Comercio marítimo en los puertos
de La Paz y Santa Rosalía,
Distrito Sur de la Baja California,
1880-1910

Gobierno del Estado de Baja California Sur
Instituto Sudcaliforniano de Cultura
Archivo Histórico "Pablo L. Martínez"

Karina Busto Ibarra

Comercio marítimo en los puertos de La Paz y Santa Rosalía, Distrito Sur de la Baja California, 1880-1910

Formación electrónica y cuidado editorial:
Formas e Imágenes, S.A. de C.V.

Foto de portada: *Cortesía de San Francisco Maritime National Historical Park, Harold D. Huycke Collection, H11.208*.

Primera edición: 31 de octubre de 2013

Archivo Histórico Pablo L. Martínez
Unidad Cutural Profr. Jesús Castro Agúndez,
Navarro e/ Altamirano y H. de Independencia,
Zona Centro, C.P. 23000, La Paz, Baja California Sur

ISBN: 978-607-9314-25-5

Impreso y hecho en México

A mis Padres

A Pita, mi abuela, in memoriam

Contenido

Mapas

Anexos y apéndices

Prefacio

Este libro es el resultado de una investigación que se concluyó en 1999.[1] A pesar del tiempo transcurrido, ha permanecido inédita, a excepción de un artículo relacionado con el tema.[2] A casi quince años de distancia, gracias al interés y al apoyo de la maestra Elizabeth Acosta Mendía, directora del Archivo Histórico "Pablo L. Martínez", se presenta la oportunidad de sacar a la luz este manuscrito para hacerlo accesible a un mayor número de lectores.

La motivación para publicarlo surge tras una revisión de lo que se ha escrito sobre Baja California Sur en la última década; he encontrado que diversos estudiosos de la historia[3] o de la economía del estado[4] han consultado esta obra sobre los puertos de La Paz y

[1] Karina Busto Ibarra, "Comercio marítimo en La Paz y Santa Rosalía, Distrito Sur de la Baja California, durante el régimen porfirista", tesis de licenciatura, UABCS, 1999.

[2] Karina Busto, "Maritime Trade between the Californias in the Late Nineteenth Century", *Mains'l Haul* 36:4 (1999), p.36-49.

[3] Juan Preciado Llamas, *En la periferia del régimen: Baja California Sur durante la administración porfiriana*, La Paz, B.C.S., UABCS, Gobierno del Estado de Baja California Sur, Instituto Sudcaliforniano de Cultura, SEP, 2005 (véanse pp.93-106 y pp.331, 336, 354, 356-363); Leonardo Reyes Silva, *Historia del Municipio de La Paz*, La Paz, B.C.S., H. XII Ayuntamiento de La Paz, 2006 (véase p.50); Gilberto Piñeda Bañuelos, Julio César Martínez González, Teresita de Jesús Murillo Moreno, Elisa Páez Rosas, Alma Castro Rivera, Flor Barreto Cosío, Alinne Zamora Ulloa, Tito Fernando Piñeda Verdugo, Rocío Rochín Cota, *Notas para una historia urbana de la ciudad de La Paz*, La Paz, B.C.S., Gobierno del Estado de Baja California Sur, Instituto Sudcaliforniano de Cultura, UABCS, 2010 (véanse pp.56-57); Edith González Cruz, *Motivaciones y actores de la Revolución Mexicana en Baja California Sur*, La Paz, B.C.S., Instituto Sudcaliforniano de Cultura, Archivo Histórico Pablo L. Martínez, 2012 (véase p.35); Edith González Cruz, José Ignacio Rivas Hernández y Luis Arturo Torres Rojo, "Un acercamiento al proceso de urbanización en Baja California Sur durante la época porfiriana: el caso de San José del Cabo", en *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, núm.58 (jul-dic. 2013), pp.71-98 (véase p.83).

[4] Cristina Ortiz Manzo, *La formación del mercado en Baja California Sur hasta la Revolución Mexicana*, La Paz, B.C.S., Gobierno del Estado de Baja California Sur, Instituto de Cultura Sudcaliforniano, Archivo Histórico Pablo L. Martínez, Consejo Nacional para

Santa Rosalía, utilizando datos de manera textual o bien rcopilando información como base para integrar nuevos cuadros, gráficas y mapas.[5] También algunos alumnos de historia y de economía de la Universidad Autónoma de Baja California Sur (UABCS) han retomado aspectos centrales de mi trabajo en sus tesis de licenciatura,[6] maestría[7] y memorias de servicio social.[8]

A pesar de la influencia que ha tenido el tema del comercio y la navegación en la historiografía regional, y del interés que ha generado entre investigadores y estudiantes, es notorio que no se ha abordado desde otras perspectivas o analizado en otros periodos

la Cultura y las Artes, 2011 (véanse pp. 54, 81, 97 y 102); Micheline Cariño, "Panorama histórico de Baja California Sur en la perspectiva de la cuenca del Pacífico", en Antonina Ivanova Boncheva y Manuel Ángeles Villa (Eds.), *Diagnóstico estratégico de Baja California Sur*, La Paz, B.C.S., SEP, UABCS, 2003, pp.41-61 (véase p.58).

5 Edith González Cruz, "El comercio", en Dení Trejo Barajas (Coord. General), *Historia General de Baja California Sur. I. La Economía* Regional, México, CONACYT, SEP del Estado de Baja California Sur, UABCS, Plaza y Valdés Editores, 2002, pp.385-421 (véanse pp. 393-405); Antonina Ivanova Boncheva, Micheline Cariño Olvera y Osvaldo Ramírez Gómez, *Comercio y desarrollo sustentable en Sudcalifornia (siglos XIX y XX)*, La Paz, B.C.S., UABCS, SEP, CONACYT, 2002 (véanse pp.75-78, 256-263 y 277).

6 Josefina Llinas Cervantes, "Los servicios de salud en el Distrito Sur de la Baja California. La Paz y Santa Rosalía, 1890-1911", tesis de licenciatura, UABCS, 2005 (véanse pp.31-32); Julio César Martínez González, "Formación histórica-espacial de las regiones económicas de Baja California Sur", tesis de licenciatura, UABCS, 2007 (el autor cita a Ivanova, Cariño y Ramírez, *Comercio y desarrollo*…, *op. cit.*, y a González Cruz, "El comercio"…, *op. cit.,* sin mencionar la fuente original); María Auxiliadora Castro Rivera, "Proceso de producción agrícola y agroindustria en la municipalidad de Todos Santos, distrito sur de la Baja California, 1880-1915", tesis de licenciatura, UABCS, 2008 (véanse pp.23-29).

7 Angélica Julieta Terrazas Cedillo, "Los impactos en la economía sudcaliforniana propiciados por las relaciones con el sector externo: una perspectiva histórica", tesis de maestría, UABCS, 2009 (véanse pp.82-83, donde la autora cita a Ivanova, Cariño y Ramírez, *Comercio y desarrollo*…, *op. cit*, sin mencionar la fuente original); Luz Vanessa Vázquez Rosales, "Cambios económicos en la región de Los Cabos a partir de una economía mercantil en las primeras décadas del siglo XX hasta llegar a una economía turística", tesis de maestría, UABCS, 2012 (véanse pp.15-19, donde la autora cita a González Cruz, "El comercio"…, *op. cit.,* sin mencionar la fuente original).

8 Marco Antonio Almendarez Hernández, "La economía sudcaliforniana a fines del siglo XIX y principios del XX a través de las estadísticas y la cartografía", Memoria de servicio social, licenciatura en Economía, UABCS, 2002 (véanse pp.79, 57, 64-66, 97, 112, 115-124, 128-130); Teresita de Jesús Murillo Moreno, "Las actividades económicas y desarrollo social de Sudcalifornia, a través de la grafía y estadística básica, a finales del siglo XIX y principios del XX", Memoria de servicio social, licenciatura en Economía, UABCS, 2008 (véanse pp.53-63).

o localidades. De ahí que, a pesar del tiempo transcurrido, la obra conserva su vigencia.

Es por tales razones que he decidido publicar el manuscrito sin modificaciones sustanciales. El texto original se ha mantenido prácticamente íntegro, salvo la incorporación de un anexo con fotografías y mapas de regiones y redes comerciales, que permitirán al lector comprender mejor las ideas propuestas.

Agradezco a las personas que me apoyaron durante aquellos años de formación académica, en especial a mis maestros Fermín Reygadas Dahl, Dení Trejo Barajas, Micheline Cariño Olvera, Edith González Cruz y Gilberto (Tito) Piñeda Bañuelos. Al profesor Leonardo Reyes Silva, en aquel entonces director del Archivo Histórico "Pablo L. Martínez". A Luis Herrera, Francisco Reynoso y Enrique González, colegas del Museo de Historia Natural de la UABCS entre 1998 y 2001. A César López y Esther Márquez, quienes formaban parte del Laboratorio de Sistemas de Información Geográfica de la UABCS, por su ayuda en la elaboración de los mapas. A Edward Vernon y Jim Shuttleworth por facilitarme algunas imágenes de puertos y barcos. A mis mejores amigos de generación Erín Castro, Bethel y Adriana Michel, Homero Avilés, José Luis Espinoza, Gonzalo Montaño, Iván Gómez y Joaquín Muñoz. A mis padres y hermanas que siempre me han apoyado de manera incondicional. Y, finalmente, a James, Santiago y Patricio Ketchum, quienes me acompañan de la mano por el camino de la vida.

Karina Busto Ibarra
La Paz, B.C.S.

Introducción

En las últimas décadas del siglo XIX se empezó a desarrollar una nueva fase del capitalismo en la economía mundial, donde los grandes imperios europeos y norteamericanos entraron en un proceso de expansión. México no permaneció ajeno a éste que coincidió con el gobierno de Porfirio Díaz. Las políticas económicas implantadas por el régimen porfirista se orientaron principalmente a la modernización del país, al propiciar la inversión extranjera y el fomento del comercio interior y exterior.

Mucho se ha estudiado este periodo en sus aspectos político, económico y social. En el plano económico es bien conocido lo relacionado con los medios de comunicación que se desarrollaron, en particular los ferrocarriles. En cambio, poco se ha escrito de la comunicación marítima que se estableció en los puertos localizados en el Golfo de México y en el Océano Pacífico, quizá porque el impacto económico de los ferrocarriles fue mucho mayor.

Sin embargo, en la historia de la península de Baja California no podemos ignorar este aspecto porque, por su situación geográfica, la vía marítima ha sido el principal lazo de unión con el resto del país desde que el territorio fue colonizado. El estudio del comercio marítimo en los puertos de La Paz y Santa Rosalía en el periodo porfirista es importante dado el peso que tuvo en la economía de la región.

Cabe mencionar que las nuevas investigaciones desde el punto de vista regional han servido para enriquecer y complementar la historia nacional.[9] Lo regional va íntimamente ligado al concepto de región, a la cual la caracteriza la flexibilidad dado que sus límites los marca el historiador.

En este trabajo se consideran tres regiones: 1) Sur peninsular, en la que se integran el puerto de La Paz y las poblaciones de Todos Santos, San Antonio, El Triunfo, Santiago, San José del Cabo y Cabo San Lucas. 2) Centro peninsular, integrado por el puerto de Santa Rosalía y los poblados de San Ignacio y Mulegé. 3) Región peninsular, que comprende en su totalidad al espacio del Distrito Sur de la Baja California. Dicho espacio se diferencia geográfica e históricamente del macizo continental.

Aunque el límite espacial del trabajo se reduce a La Paz y Santa Rosalía, debemos tener presente, en todo momento, su pertenencia al Golfo de California, en el cual se desarrolla una red comercial marítima en la que participan diversos puertos del territorio de Baja California, de Sonora y de Sinaloa.

El desarrollo del comercio marítimo en el espacio que estudiamos se desenvuelve en años distintos: mientras que en el puerto de La Paz dicho comercio experimenta su consolidación en las décadas de 1880 y 1890, el comercio en el puerto de Santa Rosalía se empieza a consolidar hacia 1900.

El crecimiento en ambos puertos tiene lugar en la época porfirista y se ve alentado por la existencia de compañías de navegación subvencionadas por el gobierno mexicano que se generalizan a partir de 1880. Esta política de subvenciones favoreció la comunicación de la península con el exterior, ya que las principales rutas de navegación la enlazaban con los puertos de la contracosta (princi-

[9] Martínez Assad, Carlos "Historia regional. Un aporte a la nueva historiografía", en Horacio Crespo, *El historiador frente a la historia: corrientes historiográficas actuales*, México, UNAM, 1992, p.124.

palmente Mazatlán y Guaymas) y con los del extranjero (San Francisco y San Diego, California).

Uno de los principales objetivos que nos trazamos al iniciar la presente investigación fue demostrar que la historia del comercio marítimo en los puertos de La Paz y Santa Rosalía es de suma importancia para explicar el desarrollo económico de Baja California Sur. Nos basamos en la hipótesis de que en las dos últimas décadas del siglo pasado la actividad comercial alcanzó un auge sin precedentes debido 1) a las nuevas políticas económicas del gobierno porfirista y 2) a la existencia de diversos productos naturales en el sur y centro del territorio peninsular, tales como plata, cobre, concha perla, sal, orchilla, panocha, entre otros, que fueron de interés en el mercado internacional.

El trabajo se divide en tres capítulos. El primero constituye el marco de referencia del régimen porfirista; en él se analizan tres aspectos: la política económica del régimen, la política de subvenciones a compañías navieras y las actividades productivas en el Distrito Sur de la Baja California. Estos antecedentes nos permitirán conocer las condiciones generales que influían en el desarrollo del comercio de los puertos peninsulares.

El segundo capítulo se dedica a la actividad comercial en La Paz: cómo surgió el puerto, los impuestos que se cobraban sobre mercancías nacionales y extranjeras, las mercancías que se comerciaban, los comerciantes y sus actividades comerciales, y el comercio ilícito. Lo que nos interesa analizar es si realmente el puerto se consolidó y si alcanzó un auge hasta entonces insospechado.

En el último capítulo se analiza la actividad comercial en el puerto de Santa Rosalía. Partimos del establecimiento de la Compañía francesa El Boleo que llegó explotar los mantos cupríferos y después analizamos la creación del puerto, el comercio y los comerciantes, así como el mercado y las mercancías.

Acompañan a estos tres capítulos una serie de anexos y apéndices que consisten en cuadros con información de mercancías, embarcaciones, documentos aduanales, legislación aduanera, mapas y fotografías, que por su detalle complementan y refuerzan las ideas y datos presentados en el cuerpo del texto.

En lo que respecta a las fuentes, la parte correspondiente a la política de subvenciones a compañías navieras del primer capítulo fue realizada con base en documentos de archivo. Por otro lado, en la historiografía regional existen varios trabajos muy amplios sobre la Compañía El Boleo, en los que se tratan diversos temas relacionados con la empresa, la explotación de cobre, los trabajadores, la población, el impacto de la compañía en la región, entre otros temas. En cambio, no existe ningún estudio que sólo trate la historia del comercio en el puerto de La Paz en la época porfirista, por lo que en su mayoría se utilizaron fuentes primarias.

Los acervos consultados fueron el Archivo Histórico "Pablo L. Martínez", el Archivo del Juzgado de Distrito de Baja California Sur, el Archivo General de la Nación, la Biblioteca Nacional, el Archivo General del Estado de Sonora y la Biblioteca Lerdo de Tejada en la ciudad de México.

MARCO DE REFERENCIA

Política económica del régimen porfirista

Después de la Independencia, el país vivió una época de disturbios, descontentos sociales y guerras con el extranjero, que se extendió a la década de los sesenta del siglo XIX, momento en que los gobiernos liberales de Juárez y Lerdo de Tejada empezaron a considerar como objetivo primordial el restablecimiento de la paz pública. Sin embargo, este objetivo se logró con el presidente Porfirio Díaz quien aplicó una política de conciliación con las demás esferas de poder, cuyo resultado final fue la pacificación del país, que se mantuvo hasta 1910 cuando se desató el movimiento revolucionario.

La primera medida que tomó el nuevo mandatario fue la de incorporar en su gabinete a quienes lucharon con él, como fue el caso de Manuel González; otorgó a juaristas y lerdistas —oposición política— puestos en el gobierno, lo cual garantizó un equilibrio de fuerzas; incorporó también al sector religioso, al hacer caso omiso de las leyes de reforma y dejar en sus manos la dirección moral e ideológica de los mexicanos; para neutralizar el poderío militar, dividió la república en zonas militares en el año de 1884; y, por último, dio cierta libertad de acción a sus gobernadores, con quienes basó sus relaciones en la amistad.[10]

[10] Enrique Krauze, *Porfirio Díaz, místico de la autoridad*, México, FCE, 1987, p.31-53.

Al tener bajo control a los principales actores políticos, Díaz pudo asegurar el orden en otros sectores sociales que serían manejados por gobernadores, jefes políticos o presidentes municipales, por lo que este método de conciliación favoreció tanto la paz social como la concentración de poder.

Al interior del país se crearon las condiciones propicias que permitieron dar un siguiente paso, el de procurar el progreso material y la modernización del territorio mexicano, que no se alcanzaría sin la intervención de naciones extranjeras en la vida económica del país.

Hacia finales del siglo XIX ocurría un proceso de cambio a nivel mundial que tuvo importantes repercusiones; empezó a desarrollarse una nueva modalidad del capitalismo en los países industriales: el imperialismo. Tuvo su origen en Gran Bretaña, Francia, Alemania y en Estados Unidos, lugares donde el capitalismo ya estaba consolidado; de la fase de libre competencia se pasó a la de monopolio, lo que motivó la formación de grandes empresas que se convirtieron en consorcios internacionales.

En esta fase de expansión capitalista, los grandes imperios de Europa y Estados Unidos necesitaron atraer mercados para los excedentes de su producción interna y de capital, así como obtener materias primas de las que carecían y eran indispensables para continuar con el desarrollo de su industria, entre ellas el cobre, fosfato, estaño, petróleo y otras de tipo vegetal o agrícola, como los colorantes naturales o el café.[11]

Los países latinoamericanos, entre ellos México, se integraron al mercado mundial al relacionarse con los países industrializados, lo que tuvo como consecuencia una división internacional del trabajo (unos portadores del material en bruto, otros del producto manufacturado). Esta integración se dio también por la recepción

[11] Ciro Cardoso (coord.), *México en el siglo XIX, 1821-1910*, México, Nueva Imagen, 1980, p.262.

del capital extranjero en diversos rubros de las economías latinoamericanas, como las inversiones en ferrocarriles, comunicaciones, puertos, bancos, empresas comerciales, minería, plantaciones y empréstitos gubernamentales. Además, los países industriales controlaron los circuitos comerciales del mundo, por lo que las ganancias finales se quedaron en manos de los grandes monopolios.[12]

México cumplía con el requisito de poseer una diversidad de materias primas para satisfacer las necesidades de los monopolios europeo y norteamericano, además de ser un mercado potencial para la venta de productos ya manufacturados, por lo que no podía dejar de participar en este proceso de integración mundial.

Los cambios en el exterior suscitaron un interés por reformar la vida económica y política de la nación para introducirla en el camino del progreso y la modernización. En primer término, Porfirio Díaz restableció la paz política y social, lo que dio seguridad a la inversión extranjera, y después puso en práctica una serie de disposiciones con el fin de adecuar la legislación en los ramos de minería, comunicaciones, comercio, banca y reordenar la hacienda pública.

Las medidas económicas más trascendentes, por el impacto que tuvieron en el comercio interno y externo, fueron el impulso de los ferrocarriles, la transportación marítima y la abolición de las alcabalas.

Los medios de comunicación

Una de las preocupaciones fundamentales del gobierno de Díaz fue crear una infraestructura que favoreciera el desarrollo de la economía mexicana, por eso ampliar las comunicaciones fue de primordial importancia.

12 *Ibid*, p.267.

El primer impulso a los medios de comunicación se dio en los ferrocarriles. La estrategia del gobierno fue otorgar concesiones a empresas ferrocarrileras, por lo regular extranjeras, a las cuales dio privilegios, como el de gozar por 99 años de derechos exclusivos de explotación de las vías férreas, subvención por parte del gobierno (pago de 6 mil a 8 mil pesos por kilómetro de vía construido), exención por 20 años del pago de impuestos de importaciones necesarias para la construcción del ferrocarril y exención, también por 20 años, de impuestos federales o locales, excepto el del Timbre, entre otros.[13]

El paulatino crecimiento de la red ferroviaria enlazó a los principales centros mineros y agroindustriales del país con las fronteras y los puertos para la exportación de productos nacionales e importación de los manufacturados. Se dio entonces un fenómeno de articulación y expansión de un mercado nacional, que repercutió en el fortalecimiento del comercio exterior, principalmente con Estados Unidos.[14]

El tendido de las líneas partió del centro al norte de México para conectarse con los ferrocarriles norteamericanos y del centro a los puertos del Golfo, principalmente hacia Veracruz y Tampico, puertos destacados en el comercio con Europa.

Si bien la red ferroviaria estuvo orientada al comercio interior y exterior, también se convirtió en un medio de transporte moderno que además de llevar y traer mercancías permitió un movimiento constante de población e incluso contribuyó a la centralización del poder político en la ciudad de México al facilitar al gobierno central un mayor control sobre los estados.

[13] Manuel López Gallo, *Economía y política en la historia de México*, México, El Caballito, 1965, p.279-280.

[14] Para estudiar de manera más amplia el proceso de desarrollo del mercado interior y la participación de los diferentes centros agroindustriales, en particular de la región del noreste de México, ver: Mario Cerutti, *Burguesía, capitales e industria en el norte de México, Monterrey y su ámbito regional (1850-1910)*, México, Alianza Editorial/Universidad Autónoma de Nuevo León, 1992, p.115-140.

Además del fomento a los ferrocarriles, el gobierno porfirista creó una infraestructura portuaria para cubrir las necesidades de las embarcaciones en su carga y descarga; y también apoyó la ampliación de las comunicaciones marítimas mediante subvenciones a compañías navieras para que establecieran líneas de navegación en los diferentes puertos mexicanos con el fin de desarrollar el comercio interior y exterior.

El comercio interno y las alcabalas

Al inicio del periodo porfirista el comercio interno en el territorio nacional era casi nulo. Existía cierto intercambio entre pueblos aledaños que se comunicaban por medio de caminos de tierra mal trazados, pero siempre condicionado al buen tiempo, lo cual imposibilitaba el tráfico en época de lluvias.

La nación se componía prácticamente de economías autárquicas; es decir, cada localidad producía lo necesario para su subsistencia, por lo que el mercado interregional era limitado. De ahí que para el desarrollo del comercio interno haya sido indispensable la introducción del ferrocarril y el establecimiento de compañías navieras, pues con estos nuevos sistemas de transporte se pudieron trasladar mercancías a mayores distancias.[15]

Otro gran obstáculo para el desarrollo del comercio interior fue la existencia del impuesto de la alcabala y de las aduanas internas. La alcabala era un impuesto heredado de la colonia que se cobraba a las mercancías en tránsito por algún territorio, independientemente de que el producto fuera a venderse o no en esa localidad. Ya desde la Constitución de 1857 se había decretado su abolición, pero en

[15] Emilio Coello Salazar, "El comercio interior", en Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México. El Porfiriato. Vida Económica*, Tomo I, México, Hermes, 1974, p.731.

la práctica se siguió cobrando; la dificultad para desterrar este impuesto estribó en que era el que mayores ganancias proporcionaba a los municipios. Sin embargo, con el tiempo se convirtió en una carga fiscal porque cualquier mercancía en movimiento debía pagar la cuota que señalara la aduana interior por donde transitaba. No fue sino hasta el año de 1896 cuando se decretó de manera definitiva su abolición, esta vez con un resultado positivo dado que no afectó a la actividad comercial, pues ya se habían introducido otros impuestos que lo substituyesen.[16]

El comercio interno se vio considerablemente favorecido con esta reforma, pues las trabas a la actividad comercial disminuyeron en la medida que se fue creando un sistema impositivo uniforme en los estados de la nación.

Surgieron entonces centros productivos en las diferentes zonas del país. Algunos participaban como centros de comercio (como es el caso del Distrito Federal), otros eran centros dedicados a la agricultura, otros a la industria textil, otros a la minería (por lo general los del norte). De cualquier forma, todos intervenían en la actividad comercial de la nación.[17]

Entre los impuestos que se cobraron al comercio interior encontramos el derecho de patente, que se gravaba directamente al capital en giro; el de consumo, que al principio se impuso sólo a mercancías extranjeras pero después se cobró a las nacionales y además se convirtió en uno de los principales ingresos de los estados; el de viento, que era una especie de renta de locales en los mercados; y el de piso, que se recaudaba en los mercados y era más gravoso que el de viento.[18]

[16] *Ibid*, p.758-763.

[17] *Ibid*, p.737-753.

[18] *Ibid*; Herrera Canales, "La circulación (comercio y transporte en México entre los años 1880 y 1910)", en Ciro Cardoso (coord.), *op. cit.*, p.451.

El comercio externo

Dado que era un objetivo primordial del gobierno de Díaz mantener la relación de intercambio con Estados Unidos y Europa, el comercio exterior fue el motor de la economía mexicana. Esto lo comprueban dos hechos: el primero, que se hayan otorgado facilidades a diversas empresas extranjeras para efectuar la explotación de recursos naturales; y el segundo, que la política de concesiones a compañías ferrocarrileras y navieras tuviera como finalidad la reactivación del comercio que se vio reflejada en las exportaciones y en las importaciones nacionales.

México, en la división internacional del trabajo, era un país productor de materias primas y receptor de productos elaborados, así que gran parte del desarrollo económico del país dependió del comercio exterior, actividad que estuvo reglamentada por medio de Ordenanzas de Aduanas que determinaban el cobro de impuestos por exportación e importación; en general, los aranceles eran altos porque se necesitaba asegurar los ingresos de la federación y de los estados.

En los distintos aranceles se especificaba el tipo de mercancías que debían pagar impuestos, ya fuese por entrada o por salida al exterior. Por ejemplo, en la ordenanza de 1885, en la que los derechos de importación se elevaron en un 10 por ciento, productos que antes podían internarse libres de derechos, a partir de entonces debían pagar cuotas de internación, entre otros, el maíz, la harina, el azufre, las máquinas de toda clase, los libros, los útiles de imprenta.[19]

Del cobro de los impuestos se encargaban las Aduanas Marítimas y Fronterizas, localizadas en el Golfo de México, para el control del comercio con Europa y el este de Estados Unidos; en el Océano Pacífico, para el control del comercio con el oeste de Estados Unidos

[19] En esa misma ordenanza se estableció un sistema de timbres para el pago de los derechos de aduanas, que debían incluirse en las facturas. Herrera Canales, *op. cit.*, p.450.

y Oriente; y en las ciudades fronterizas con los Estados Unidos, para el control del comercio con el sur de Norteamérica.

Los principales artículos de exportación fueron los metales preciosos, algunos colorantes vegetales, maderas finas y pieles curtidas, así como también cobre, ixtle, chile, plomo, caucho, maderas de construcción y bienes de consumo como café, frijol, vainilla, garbanzo y azúcar.[20]

Entre los productos de importación figuraban los bienes de producción, principalmente los necesarios para la construcción de ferrocarriles como hierro, cemento, rieles, faros; materiales para la red telefónica y telegráfica. En segundo lugar se importaban bienes de consumo como textiles, vinos, aguardientes, harina, tabaco elaborado y artículos de lujo como relojes, espejos, muebles, porcelana y alimentos de primera necesidad no elaborados como el maíz y el trigo.[21]

Cabe mencionar que si bien la construcción de ferrocarriles tuvo un impulso extraordinario por parte del gobierno en su intento por crear una infraestructura en el sistema de transporte nacional y así activar el comercio interno y externo, la comunicación marítima también mereció una gran importancia, por lo que el próximo apartado está dedicado al análisis de la política de subvenciones a compañías navieras, en concreto las otorgadas a líneas de navegación en el Pacífico y el Golfo de California.

Política de subvenciones a compañías navieras

En el marco de la modernización y progreso anhelados por el régimen porfirista, fue necesario impulsar el transporte marítimo para

[20] *Ibid*, p.447; Fernando Rosenzweig, "El comercio exterior", en Daniel Cosío Villegas, *op. cit.*, p. 661.

[21] Herrera Canales, *op. cit.*, p.445.

rehabilitar el comercio y la comunicación entre puertos nacionales y extranjeros.

El desarrollo del transporte marítimo fue posible gracias a la política de subvenciones, que consistió en que el gobierno pagaba una cantidad a algún particular para que éste cubriera rutas de navegación que comunicaran a los puertos entre sí. La carencia de una marina mercante nacional y la falta de recursos para fortalecerla hizo indispensable conceder subvenciones a empresas, principalmente extranjeras, con el objetivo de incrementar el comercio interior y exterior.[22]

Si bien el tráfico marítimo era mayor en los puertos del Golfo de México que en los del Océano Pacífico, a partir de 1847 el tráfico por el Pacífico se intensificó a consecuencia del descubrimiento de oro en la Alta California, adquiriendo cada vez mayor importancia las rutas marítimas rumbo a San Francisco, en cuyo trayecto las embarcaciones tocaban puertos mexicanos ya fuese para intercambiar productos o abastecerse de lo necesario para continuar su viaje.[23]

Lo que nos interesa destacar es la participación de estos puertos —en particular los del Pacífico norte— en el proceso de integración a través del financiamiento a las empresas navieras. En muchos de ellos se practicó durante años sólo el comercio de cabotaje sin regularización estricta, y no fue sino hasta que arribó la línea de navegación San Francisco-Panamá, cuando puertos, como Acapulco, Manzanillo y Mazatlán, entre otros, se convirtieron en puntos de escala de la nueva ruta.

No obstante la existencia de esta línea desde la década de los cincuenta del siglo pasado, aún no se otorgaba ningún tipo de subsidio a las empresas, por lo que posiblemente se trataba de viajes irregulares dada la falta de un compromiso formal con el gobierno mexicano.

[22] *Ibid*, p.446.

[23] Herrera Canales, *El comercio exterior de México, 1821-1875*, México, El Colegio de México, 1977, p.108.

Con los gobiernos de Juárez y Lerdo dio inicio la política de subvenciones a compañías navieras, por lo que en esa época se otorgaron las primeras concesiones.[24] La mayoría de ellas hacía viajes en el Golfo de México, partiendo de algún puerto mexicano con destino a Europa, Estados Unidos o Centroamérica. Aunque se realizaba cierto tráfico marítimo en los puertos de Progreso, Tampico, Campeche, Ciudad del Carmen y Coatzacoalcos, Veracruz era el más importante de todos, por ser un puerto habilitado para el comercio exterior desde muy temprano; ahí era el lugar a donde llegaban la mercancías tanto de importación como de exportación. Sin embargo, también en el Pacífico fue imprescindible concesionar líneas de navegación.

El primer registro que tenemos de subvención para tocar puertos del Pacífico (y que incluye a la Baja California) es el contrato firmado el 28 de febrero de 1872 por el gobierno y la Compañía de Vapores-Correos del Pacífico,[25] de nacionalidad norteamericana; la duración se extendía a dos años a partir del 1o. de marzo de 1872.

La compañía tenía como obligación realizar dos viajes cada mes entre Panamá y San Francisco, tocando de ida y vuelta los puertos mexicanos de Acapulco, Manzanillo, Mazatlán, Cabo San Lucas y en los demás que conviniere a la empresa.[26] El pago de

[24] Entre las más importantes destacan la *Compañía de Vapores de las Indias Occidentales y el Pacífico*, que cubría la ruta de Veracruz a Liverpool desde 1863, la *Compañía de Alexander and Sons*, que desde 1867 realizaba viajes entre Veracruz y Nueva York y la *Compañía de Vapores-correos del Pacífico*, en su ruta de Panamá a San Francisco desde 1872: Cárdenas de la Peña, Enrique, *Marina Mercante*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988.

[25] *Contrato celebrado entre el gobierno federal de México y la Compañía de Vapores-Correos del Pacífico, para el establecimiento de una línea de vapores de Acapulco a Cabo San Lucas y puertos intermedios*, México, febrero 28 de 1872, Biblioteca del Archivo General de la Nación (en adelante, BAGN), *La Baja California*, año VI, no. 25; *Líneas de vapores subvencionadas*, BAGN, *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1874*, México, 1874, p. LXXXVI; Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, p.331.

[26] La compañía haría sus viajes previo itinerario: Salida de los vapores de San Francisco California: los días 17 y 27 de cada mes, con excepción de los domingos que correspondían a esas fechas, en cuyos casos debían salir los sábados y llegar a los puertos de Cabo de San Lucas, el día 5; Mazatlán, el día 6; Manzanillo, el día 8; Acapulco, el día 9. De Panamá

subvención que se acordó fue de 2 mil pesos por viaje redondo. El 15 de julio de 1875 se celebró un nuevo contrato con dicha compañía, en el cual fue refundida la Compañía del Ferrocarril de Panamá (otra empresa que se había creado unos meses antes). Este fue otorgado por 5 años para hacer dos viajes redondos al mes: de ida y vuelta debía tocar en Acapulco, mientras que en Mazatlán, Manzanillo, Puerto Ángel, Salina Cruz, Tonalá, San Benito (Chiapas) y San Blas, tocaría cuando hubiese pasajeros o carga para el puerto. La subvención se estipulaba en 2 mil 500 pesos mensuales por viaje redondo.[27]

Gozaba de los mismos derechos que en los contratos anteriores, permitiéndosele además el tráfico de cabotaje. Los vapores de esta empresa no entraron en servicio, y es posible que esto derivara en un nuevo contrato con la Pacific Mail Steamship Company o Mala del Pacífico, como se le conoció en México, cuyo compromiso fue hacer escala en los mismos puertos.[28]

---

a San Francisco salían los vapores que debían tocar en puertos mexicanos el 1° y 21 de cada mes: Acapulco, el día 7; Manzanillo, el día 8; Acapulco, el día 10; Cabo de San Lucas, el día 11. *Líneas de vapores correos subvencionadas*, BAGN, *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1° de julio de 1872 a 30 de junio de 1873*, México, 1873, p.74.

27 *Subvenciones a vapores extranjeros y nacionales y medidas otorgadas para facilitar el comercio exterior*, BAGN, *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público 1877-1878*, México, 1879, p.41; Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, p.332.

28 En la obra de Carlos Bosch García, *México frente al mar*, México, UNAM, 1981, p. 431, y en la de Juan de Dios Bonilla, *Apuntes para la historia de la marina nacional*, México, Ed. por Juan de Dios Bonilla, 1946, p.194, aparece que en 1880 se estableció el servicio de vapores norteamericanos de la *Mala del Pacífico* para efectuar el recorrido San Francisco-Panamá, tocando de ida y vuelta en Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, Salina Cruz, Puerto Ángel, Tonalá y San Benito, Chiapas, a cambio de recibir una subvención mensual de 3 mil pesos. En ambos casos aparece como un nuevo convenio, no como prórroga al ya existente. Por último, cabe mencionar que el siguiente contrato celebrado con la *Mala del Pacífico* fue el 1 de enero de 1892. Este dato aparece en el *Anuario Estadístico de la República Mexicana* de 1893, donde se especifica una subvención de 2 mil 500 pesos mensuales. Finalmente, se celebró uno nuevo el 1 de enero de 1900. Herrera Canales, en su ensayo "La circulación (comercio y transporte en México entre los años 1880-1910)", cuando menciona algunas compañías subvencionadas por el gobierno y los años de los contratos, hace referencia al de la *Mala del Pacífico* con fecha de 1901, sin tener en cuenta que hacía ya tiempo este compromiso se venía realizando: en Ciro Cardoso, *op. cit.*, p.445.

La trascendencia de esta línea fue que, además de facilitar el comercio y la comunicación entre los puertos del Pacífico, favoreció el comercio con Europa al sustituir la ruta de Cabo de Hornos por la de Panamá, lo cual acortaba el tiempo de recorrido. Por otro lado, para Baja California esto significó el primer intento oficial por comunicarla con el extranjero e incluirla en el proyecto nacional.

Fue con el gobierno porfirista cuando la política de subvenciones para el transporte marítimo cobró mayor importancia. Con dicha política se procuró aumentar el comercio exterior, por lo que conceder franquicias a líneas de vapores significaba impulsar la actividad comercial.[29]

El seguimiento de esta política durante todo el periodo marcó el éxito de la modernización del sistema de transportes marítimos, pues se cumplió con la función de comerciar, transportar y comunicar. Al mismo tiempo, contribuyó a la vigorización del mercado nacional, ya que con la mancuerna ferrocarril-puerto de altura se integró al país en un sistema de intercambio cada vez más organizado y relacionado con el exterior al intercomunicar los diversos centros de producción.

A partir de la década de los ochenta se intensificó el tráfico marítimo en el golfo de California; el gobierno firmó contratos con diversas compañías para que sus embarcaciones tocaran los puertos de La Paz, Bahía Magdalena, Cabo San Lucas, San José del Cabo, Mulegé y Santa Rosalía, en Baja California; Guaymas y Altata, en Sonora; Mazatlán, en Sinaloa. Entre estos puntos se realizó principalmente el comercio de cabotaje, aunque también el exterior, pues

[29] Para 1880, las empresas subvencionadas eran las siguientes: en el Pacífico, la línea del *Colorado*, la *Acelerada del Golfo de Cortés*, y la *Mala del Pacífico* (pagando en total una subvención de 84 mil pesos anuales); en el Golfo de México, las líneas de vapores de *Alexandre e hijos* y la línea *Interoceánica belga-mexicana* (siendo el total anual de 118 mil diez pesos por ambas subvenciones). *Subvenciones a líneas de vapores*, BAGN, *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1878-1879*, México, 1880, p.XXIX-XXX.

algunas mercancías se exportaban a Estados Unidos o Europa y muchas se importaban de aquellos países.

Consideramos pertinente detenernos en este asunto y mencionar con detalle las características de estos contratos y a qué empresas fueron otorgados, ya que el único medio de comunicación de la península con el exterior fue el marítimo. El impacto que tuvo la política de subvenciones a compañías navieras en los puertos del golfo de California, en particular los peninsulares, en cuanto a resultados se refiere, puede ser comparable a la red ferroviaria establecida en el centro del país; es decir, también se favoreció al comercio interior y exterior mediante una red marítima en el Golfo.

Antes de señalar cuales fueron las concesiones, diremos que en todos los convenios aparecen las siguientes constantes: obligación de llevar pabellón mexicano, por lo menos durante los primeros años y luego podían navegar con bandera de otra nación que no estuviese en guerra con la mexicana; transportar gratuitamente la correspondencia escrita o impresos y demás objetos remitidos por las administraciones de correos de los puertos designados, así como llevar a bordo un agente de correos encargado de lo anterior, quien gozaba de camarote y mesa de primera clase; cobrar la mitad del pasaje, sobre el precio de la tarifa normal, a los empleados civiles y militares que viajaran en comisiones o servicio del gobierno; llevar a bordo un joven mexicano para que aprendiera la ciencia de la navegación, ya fuera en puestos de guardias-marinos, pilotines, maquinistas o marineros, designados por el gobierno mexicano;[30] sujetarse a todas las leyes mexicanas y reglamentos en el tráfico marítimo de los puertos de México; tener un repre-

[30] A la vez que se fomentaba el desarrollo marítimo por medio de empresas extranjeras, el gobierno mexicano se preocupó por ir formando a marinos que después aplicaran sus conocimientos para el beneficio del país, por eso en la mayoría de los contratos a empresas navieras se estipuló el derecho del gobierno a designar un joven mexicano, en calidad de aspirante para el estudio de la marina y manejo de máquinas, quien tendría gratis mesa y camarote de primera clase.

sentante en la capital de la república. Además, la compañía debía permanecer cierto tiempo en cada puerto para embarcar y desembarcar mercancías y pasajeros, avisar a la gente del puerto en caso de retraso para aprovecharlo, fijar un itinerario y cumplirlo, y no dejar de tocar ningún puerto ya que de lo contrario perdería la parte proporcional de la subvención acordada. Por otro lado, en caso de guerra extranjera, la compañía quedaba facultada para suspender los viajes de los vapores sin que por eso caducara la concesión, pudiendo el gobierno mexicano disponer de los buques de la empresa, para armarlos en guerra o utilizarlos como transporte.

En algunos casos la compañía se veía obligada a otorgar un depósito a la Tesorería de la Federación, como garantía de que las cláusulas del convenio se llevarían a cabo; en otros, esto se omitía y sólo se aclaraba la forma en que el gobierno pagaría la subvención, confiando en que los concesionarios cumplirían su parte.

A cambio de todo lo anterior, las empresas quedaban exentas del pago de contribuciones federales —excepto la del Timbre[31]—, gozaban de la exención de derechos de puerto —de toneladas, faro, anclaje y practicaje, entre otros—, pagando por lo regular sólo el de practicaje en donde hubiera práctico o cuando sus vapores lo pidieran, debían además transportar gratuitamente e importar sin pago de derechos causados por el rancho, maquinaria y carbón de piedra para el consumo y servicio de los buques, y demás insumos para el funcionamiento de los mismos.[32]

[31] Referente al Timbre, en el Artículo 357 de la Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas de 1885 se especificaba: "en toda internación de mercancías extranjeras, los interesados usarán en sus documentos de estampillas especiales de Aduanas. Estas estampillas llevarán marcado el año fiscal a que correspondan, y el punto a que se destinen, a fin de que el uso que se haga de ellas sea sólo por el tiempo señalado en esta ley, y en el lugar donde se hizo la importación." (Los valores que representan estas estampillas van desde mil pesos hasta un centavo). Ver Guillermo Tardiff, *Historia general del comercio exterior mexicano*, tomo III, México, 1985, p.374.

[32] El *derecho de toneladas* se cobraba sobre los buques de vela y el de *faro y anclaje* se aplicaba por cuota fija a los buques; el *practicaje* era un servicio necesario sólo en algunos puertos donde no fuera fácil el acceso a las embarcaciones, el cobro de este derecho se hacía

La caducidad de los contratos ocurría por traspasar la concesión a un gobierno extranjero, a otra compañía o particular sin permiso de la secretaría respectiva, por suspensión de los viajes durante dos meses consecutivos, por no entregar depósito a la tesorería y por faltar a cualquier otra obligación especificada en el convenio.

Entre las compañías navieras concesionarias en las aguas del Pacífico encontramos: Línea Acelerada del Golfo de Cortés, Compañía de Vapores de California y México, Compañía Mexicana de Navegación del Pacífico, Compañía de Luis Hüller, Compañía de Joaquín Redo, Compañía de Vapores de la Costa del Pacífico, Compañía de Luis A. Martínez, Compañía del Ferrocarril Occidental de México, Compañía de Juan B. Abaroa, y Compañía Naviera del Pacífico.

La Acelerada, de nacionalidad norteamericana, fue la primera empresa subvencionada para comunicar puertos del Golfo de California, quedó obligada, por contrato que firmó el 13 de diciembre de 1877, a cubrir la ruta de San Blas a el Fuerte Yuma (ubicado en el territorio de Arizona, Estados Unidos), tocando en su trayecto los puertos de Mazatlán, La Paz, Mulegé, Guaymas, La Libertad, San Felipe, Isabel y Ciudad Lerdo. La finalidad de esta compañía era el transporte de pasajeros y mercancías aunque también se contemplaba en uno de los artículos el asunto de la colonización. Se acordó que gozaría de una subvención de mil 500 pesos y su duración sería de cinco años, prorrogable por dos más si así lo solicitaren.[33]

según el tipo de embarcación, de altura o de cabotaje, en altura, se cobra sobre pie calado del buque, en cabotaje, una cantidad fija señalada por la ley; ver: *Circular sobre lo que debe considerarse como tráfico de altura y de cabotaje, para el cobro de derechos de practicaje*, Archivo General de la Nación (en adelante, AGN), *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1906-1907*, México, 1909, p.27. Entendemos por *derechos causados de rancho*, aquellos efectos necesarios para la alimentación y consumo de la tripulación.

[33] *Aprobación del Contrato celebrado entre el Poder Ejecutivo y el C. Guillermo Andrade, como representante de la Compañía anónima de la "Línea acelerada de vapores del Golfo de Cortés" para establecer un servicio de vapores entre los Estados de Occidente, Territorio de la Baja California y Fuerte Yuma de los Estados Unidos del Norte*, México, diciembre 13 de 1877, Archivo Histórico Pablo L. Martínez (en adelante AHPLM), *Gobernación*, vol.135, exp.29, leg.IV-/V-135/L-1/FF-61.

En 1882, los vapores "Estado de Sonora" y "Coquille" cubrían esta ruta.[34] [mapa 1].

En diciembre de 1877 el gobierno federal celebró un contrato con la Compañía de Vapores de California y México, de nacionalidad norteamericana, para realizar un viaje redondo de San Francisco a los puertos de La Paz, Mazatlán, Guaymas, Bahía Magdalena y Cabo San Lucas, cada 35 días; la empresa fue subvencionada con la cantidad de 2 mil pesos por viaje redondo y la duración del contrato se fijó por tres años.[35]

Al vencimiento de este contrato, en 1880, la Secretaría de Gobernación celebró uno nuevo con John Bermingham, en representación de la Compañía de Vapores de California, para que el vapor "Newbern" realizara un viaje mensual entre los puertos de San Francisco, California y Mazatlán, tocando de ida y vuelta en La Paz,

[34] Esto lo demuestran algunos documentos que encontramos en los archivos, entre ellos, dos que se refieren al itinerario del vapor "Estado de Sonora": *Ruta del vapor "Estado de Sonora" de la Línea Acelerada del Golfo de Cortés*, La Paz, julio 11 de 1881, Archivo del Juzgado de Distrito de Baja California Sur (en adelante AJDBCS), *La Voz de California*, núm.20, exp.18/881 y *Anuncio de las salidas del vapor Estado de Sonora*, La Paz, 21 de abril de 1882, AHPLM, *La Voz de California*, tomo II, núm.7, vol.170, exp.18, legajo sin referencia; otro dirigido al jefe político donde se reporta la marcha irregular de dicho vapor: *Parte al Jefe Político del Territorio sobre la marcha irregular del vapor Estado de Sonora*, Mulegé, enero 14 de 1882, AHPLM, *Gobernación*, vol.168, exp.33, leg.IV-/V-168/L-1/FF-2; y, por último, uno que se refiere a la llegada del vapor "Coquille" al puerto de La Paz en 1882: *Arribo al puerto del vapor Coquille*, La Paz, Baja California, agosto 29 de 1882, AHPLM, *La Voz de California*, tomo II, núm.24, vol.173 bis, legajo sin referencia.

[35] Enrique Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, p.332; *Contrato para que el vapor «Newbern» perteneciente a la compañía de vapores de California, representada por Samuel A. Ames, salga del puerto de Mazatlán cada treinta y cinco días para el de San Francisco, California, tocando de ida y vuelta en La Paz, Guaymas, Cabo de San Lucas, Bahía de la Magdalena y San Francisco, California*, México, 18 de diciembre de 1877, AHPLM, *Gobernación*, vol.135, exp.29, leg. IV-/V-135/L-1/FF-61. Cabe aclarar que la compañía *de Vapores de California* surgió de la línea de vapores perteneciente a la compañía del *Colorado* destinada al servicio de California y México; el gobierno, ante el temor de ver interrumpida la comunicación una vez que se terminara el ferrocarril de San Francisco a Yuma, decidió subvencionar a la empresa. De ahí que en la Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de 1878-1879, aparezca la referencia de este contrato de 18 de diciembre de 1877 como celebrado con la *Línea del Colorado*: *Subvenciones a líneas de vapores*, BAGN, *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de 1878-1879*, México, 1890, p.XXIX

Guaymas, Cabo de San Lucas y Bahía Magdalena, la subvención estipulada fue de 1 800 pesos por viaje redondo.[36] [mapa 2].

Para continuar con el orden cronológico de las subvenciones a compañías navieras, el siguiente contrato que celebró la Secretaría de Fomento fue con la Compañía Mexicana de Navegación del Pacífico, de nacionalidad mexicana, firmado el 10 de marzo de 1884; por el cual los señores Luis Larraza, Emilio Guillermo Vogel y Salvador Malo se obligaban a establecer líneas de navegación sobre aguas del Pacífico, conectadas entre sí. Una de estas rutas sería destinada al servicio de las costas mexicanas, desde Guaymas hasta Soconusco; y la otra haría el servicio marítimo entre uno de los puertos situados en dicha costa y alguno o algunos del Japón, la China e islas Filipinas. Los puertos que debían tocar los buques de la línea de la costa eran Guaymas, Acapulco, La Paz, Mazatlán, San Blas, Manzanillo, Salina Cruz y Soconusco; mientras que la línea que iba a Asia debía llegar a Hong-Kong o Cantón y a Manila, partiendo de San Blas o Acapulco; este viaje redondo tendría que realizarse por lo menos doce veces al año. La cuota de subvención variaba según la ruta, y la duración del contrato se estipuló en 25 años.[37] En esta concesión se contempló, además, el asunto de la colonización: la compañía se obligaba a transportar trabajadores asiáticos e inmigrantes europeos, y a darles alimentación y buen alojamiento durante la travesía; podría traer en cada viaje hasta mil inmigrantes entre asiáticos y europeos. Por los inmigrantes y

[36] *Contrato celebrado entre el Secretario de Gobernación y el señor John Bermingham para que el vapor «Newbern», de la Compañía de vapores de California, toque en los puntos que se expresan*, México, Imprenta del gobierno, en Palacio, 1880, AHPLM, *Gobernación*, vol.158 bis, exp.47, leg.IV-/V-158B/L-10/14-FF.

[37] *Contrato celebrado entre el General Carlos Pacheco, Secretario de Fomento, en representación del Ejecutivo Federal, y los señores Luis Larraza, Emilio Guillermo Vogel y Salvador Malo, para el establecimiento de líneas de navegación entre México y el Asia y en las costas del Pacífico, con prolongación a los Estados Unidos y Centro América, y conducción de inmigrantes*, BAGN, *Memoria de la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, 1883-1885*, México, 1885, tomo I, p.602-609.

trabajadores que trajere la compañía a la República, recibiría 65 pesos plata fuerte por cada inmigrante europeo y 35 pesos plata fuerte por cada trabajador asiático, sin recibir pago alguno por los menores de siete años.[38] [mapa 3].

El 16 de abril de 1886 se firmó un contrato con el norteamericano Luis Hüller y Compañía para establecer una línea de vapores entre el puerto de San Diego, California y el de San José, Guatemala, y para la conducción de inmigrantes. La subvención de que gozaría la compañía era de 8 mil pesos por cada viaje redondo en los primeros cinco años, 6 mil en los cinco siguientes y 4 mil en los diez restantes. Los buques de la compañía debían tocar en las islas y puertos siguientes: Ensenada de Todos Santos, isla de Guadalupe, Bahía de la Magdalena, Cabo de San Lucas, San José del Cabo, La Paz, Santa Rosalía y Mulegé en la Baja California; Guaymas, Agiabampo, Altata, Mazatlán, San Blas, Manzanillo, isla del Socorro, Acapulco, Puerto Ángel, Salina Cruz, Tonalá, San Benito y San José de Guatemala, regresando de éste último puerto rumbo a San Diego, California, tocando a su paso en todos los puntos mencionados. En cuanto a la colonización, se estipulaba: "por cada colono o inmigrante europeo que traiga la Compañía a la República, recibirá sesenta pesos los primeros cinco años, cincuenta pesos los cinco segundos, y cuarenta pesos los diez últimos, en plata fuerte mexicana.

[38] En lo que se refiere a este contrato, Enrique Cárdenas de la Peña, en su *Historia de la Marina Mercante*, menciona que no había podido constatar si dicho proyecto se convirtió en realidad o si estaba ligado a lo que Juan de Dios Bonilla llamó *Compañía Naviera del Pacífico*, que, si bien no realizaba los viajes al continente asiático, si operaba en la ruta San Benito, Chiapas-San Francisco, California. En lo particular, consideramos que el convenio no siguió su curso y que posiblemente fue cancelado por falta de cumplimiento de sus obligaciones, ya que por un lado en las *Memorias de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público* y en los *Anuarios Estadísticos* de 1893 a 1907 que revisamos, no aparece la *Compañía Mexicana de Navegación del Pacífico* entre las que subvenciona el gobierno para la navegación en las costas de la nación y, por otro, no puede tratarse de la *Compañía Naviera del Pacífico*, puesto que a pesar de que en ella se refunde un contrato de una *Compañía de Navegación del Pacífico*, no se trata del mismo convenio de 1884 del cual se podría pensar que sólo se suprime la palabra *mexicana*, pues éste último fue celebrado el 29 de enero de 1897, con una duración de 6 años.

Por inmigrantes menores de siete años, nada pagará el Gobierno."[39] [mapa 4].

El 7 de agosto de 1889, el gobierno tomó la decisión de declarar caduco el contrato de 16 de abril de 1886, porque no cumplió con varios artículos: tocar en todos los puertos que menciona el contrato, hacer viajes continuamente y traer colonos.[40]

Cabe mencionar que los dos contratos antes mencionados coinciden en el asunto de la colonización y en que se estipuló un periodo de subvención muy prolongado (más de veinte años). No tenemos el dato preciso que nos asegure que el contrato con la Mexicana de navegación del Pacífico fue declarado caduco, sin embargo, consideramos que posiblemente así sucedió, dado que en el caso de la concesión a Luis Hüller sí ocurrió. Esto nos hace pensar que se trataba de proyectos muy pretenciosos, difíciles de llevar a cabo y por lo tanto sujetos a desvanecerse rápidamente sin haber siquiera iniciado sus operaciones.

El 1 de agosto de 1888 dio inicio el contrato concedido a Joaquín Redo, de Mazatlán, Sinaloa, para realizar, durante diez años, viajes en el golfo de California, tocando los puertos de Guaymas, La Paz, Altata, Mazatlán, San Blas y Manzanillo. El trayecto debería efectuarse una vez al mes y la subvención de que gozaría se estipuló en mil 500 pesos por viaje redondo.[41]

[39] *Contrato celebrado entre el C. Ministro de Fomento, General Carlos Pacheco, en representación del Ejecutivo Federal, y los señores Luis Hüller y Cª, para el establecimiento de una línea de vapores entre el puerto de San Diego, de los Estados Unidos de América, y el de San José, de la República de Guatemala, y para conducción de inmigrantes,* México, enero 19 de 1886, AHPLM, *Fomento*, vol.208 bis, doc.no.2., leg.IV/V- /L-01/FF-43.

[40] *Caducidad del contrato de 16 de abril de 1887 con Hüller y Cª para el establecimiento de una línea de vapores*, Biblioteca Lerdo de Tejada (en adelante BLT), *Memoria Estadística de la Agencia Mercantil de la República Mexicana*, jul-dic.1891, México, 1891, p.154-155. Es pertinente señalar que el título de esta publicación aparece con un error en lo que se refiere al año, sin embargo, en el texto se especifica la caducidad del convenio de 16 de abril de 1886.

[41] *Noticia de los vapores subvencionados, según datos de la Secretaría de Comunicaciones y obras públicas*, BAGN, *Anuario estadístico de la República Mexicana, 1893*, México, 1894, p.504-505.

La línea Redo tenía a su servicio los vapores "Alejandro" y "Diego", de los cuales tenemos noticia de que visitaban el puerto de La Paz con relativa frecuencia, procedentes de Mazatlán. [mapa 5].

Otra de las compañías que tocaba puertos peninsulares fue la de Vapores de la Costa del Pacífico, de nacionalidad norteamericana. Su primer contrato lo celebró con el gobierno mexicano el 12 de agosto de 1891, con una duración de cinco años para realizar un viaje redondo mensual entre los puertos de San Francisco y Guaymas, tocando de ida y vuelta en Ensenada de Todos Santos, Bahía Magdalena, San José del Cabo, Mazatlán y La Paz.[42] Vencido el contrato, el 10 de noviembre de 1896, se otorgó una nueva concesión por cinco años más, bajo las mismas obligaciones y prerrogativas que el anterior;[43] el 5 de diciembre de 1902 se convino contratar la línea hasta el 4 de diciembre de 1907.[44] No tenemos el dato de cuanto se le pagaba como subvención, pero es posible que fueran 3 mil 500 pesos, debido a que la cantidad destinada por el gobierno a subvenciones de líneas de navegación en el Pacífico en ningún caso era mayor a esta cifra. Sólo como referencia, recordemos que esta ruta empezó cubrirse, desde 1877, por la Compañía de Vapores de California y México, con la diferencia de que ésta incluía a la Ensenada de Todos Santos y San José del Cabo en lugar de Cabo San Lucas.[45] [mapa 6].

[42] *Ibid.*

[43] *Contrato celebrado entre el C. General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en nombre del Poder Ejecutivo de los Estados Unidos Mexicanos, y el Señor Lic. Alfonso Lancaster Jones, en representación de la Compañía de Vapores de la costa del Pacífico*, México, diciembre 17 de 1896, AHPLM, *Comunicaciones*, vol.298, exp.5, leg. IV/V-/L-12/FF-136.

[44] *Líneas de navegación para el servicio postal*, BAGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana, 1901*, Ministerio de Fomento, México, 1902, p.284-285.

[45] Además, el vapor "Newbern", que antes pertenecía a aquella empresa, aparece en un registro como propiedad de la compañía de *Vapores de la Costa del Pacífico*: *Noticia de los vapores subvencionados, según datos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, BAGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana, 1893*, México, 1894, p.504-507; Karina Busto Ibarra, "Uniendo fronteras: el Newbern en su ruta San Francisco, California-Mazatlán, 1875-1896",

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas celebró, el 22 de junio de 1894, un contrato con el Luis A. Martínez, de Guaymas, Sonora, para establecer un vapor-correo que hiciera la carrera entre el puerto de Guaymas y La Paz, tocando de ida y vuelta en Santa Rosalía y Mulegé, cuyo viaje redondo debía realizarse en diez días.[46] La subvención se acordó en 200 pesos por cada viaje y la duración del contrato sería de cuatro años. A pesar de que la concesión fue renovada el 9 de febrero de 1898, con el mismo pago de subvención, por tres años más,[47] al poco tiempo fue refundida en una nueva empresa. [mapa 7].

La Compañía del Ferrocarril Occidental de México o Compañía de Navegación del Pacífico,[48] de nacionalidad mexicana, firmó contrato con el gobierno mexicano en enero de 1897, en éste quedó derogado el contrato anterior a favor de Joaquín Redo. La empresa se obligaba a continuar, con dos vapores, el servicio establecido entre Guaymas y San Benito, Chiapas, tocando a la ida y al regreso los puertos de La Paz, Altata, Mazatlán, San Blas, Manzanillo, Acapulco, Puerto Ángel, Salina Cruz y Tonalá, y si a la compañía conviniere, podría tocar Santa Rosalía, Agiabampo y Topolobampo. La subvención se estipuló en 3 mil 500 pesos por viaje redondo en la

---

presentado en el III Coloquio Internacional. La frontera una nueva concepción cultural, La Paz, B.C.S., 24-27 de febrero de 1999.

[46] *Contrato celebrado entre el C. Santiago Méndez, oficial mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo Federal, y el C. Manuel Thomas y Terán, como apoderado del Señor Luis A. Martínez, para establecer una línea de navegación entre Guaymas y La Paz, tocando de ida y vuelta Santa Rosalía y Mulegé*, México, noviembre 23 de 1894, AHPLM, *Comunicaciones*, vol.286, exp.3, leg.IV/V- /L-XI/130-FF.

[47] *Líneas de navegación contratadas para el servicio postal*, BAGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana, 1900*, Ministerio de Fomento, México, 1901, p.244-245.

[48] Si bien el contrato está a nombre de la *Compañía del Ferrocarril Occidental de México*, en el *Anuario Estadístico de la República Mexicana* de 1901 aparece la *Compañía de Navegación del Pacífico* con los datos iguales a la primera empresa: fecha de inicio del contrato, 29 de enero de 1897; representante, Sebastián Camacho; nacionalidad, mexicana; puertos que toca, Guaymas, La Paz, Altata, Mazatlán, San Blas, Manzanillo, Acapulco, Puerto Ángel, Salina Cruz, Tonalá, San Benito; y subvención, 3 mil 500 pesos por viaje redondo. Por esto asumimos que se trata de una misma concesión. *Líneas de navegación contratadas para el servicio postal*, BAGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana, 1901*, Ministerio de Fomento, México, 1902, p.284-285.

línea de Guaymas a San Benito, y la duración del contrato en cuatro años.[49] [mapa 8].

Juan B. Abaroa, de Santa Rosalía, Baja California, firmó en 1903 un convenio con el gobierno mexicano donde se obligaba a establecer una línea de navegación por vapor entre Guaymas y Perihuete, tocando de ida y vuelta los puertos de Santa Rosalía, Mulegé, Loreto y La Paz. Recibiría a cambio una subvención de 350 pesos por viaje redondo que realizaría cada quince días, desde la fecha de su promulgación hasta el 31 de diciembre de 1910.[50] [mapa 9].

Finalmente, el 24 de noviembre de 1903 se celebró un contrato con la Compañía Naviera del Pacífico, de nacionalidad mexicana. En éste se refundieron los contratos de 22 de junio de 1894 celebrado con el Señor Luis A. Martínez, el de 14 de marzo de 1901 celebrado con la Compañía de Navegación del Pacífico y el del 1o. de abril de 1902 celebrado con la Compañía de Transportes Marítimos de Mazatlán. La subvención se fijó en 127 mil 177 pesos con 60 centavos anuales, bajo el compromiso de establecer 7 vapores que hicieran diferentes viajes por el Pacífico y el Golfo de California: dos vapores destinados a la comunicación entre Guaymas y San Benito, con escalas de ida y vuelta en La Paz, Altata o San José del Cabo, Mazatlán, San Blas, Manzanillo, Acapulco, Puerto Ángel, Salina Cruz y Tonalá; un vapor entre Guaymas y Manzanillo, con escalas en Médano Blanco, Agiabampo, Topolobampo, Altata, Mazatlán y San Blas; otro vapor para hacer el viaje de Manzanillo y Guaymas, tocando San Blas, Mazatlán, San José del Cabo, Eureka, La Paz y Santa Rosalía; otro para la ruta de Guaymas a San José del Cabo, con escalas en Santa Rosalía y La Paz tocando Loreto y

[49] *Ibid.*

[50] *Contrato celebrado entre el Ciudadano Leandro Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo Federal de los Estados Unidos Mexicanos, y el Ciudadano L. del Paso, en representación de Juan B. Abaroa, de Santa Rosalía, Baja California, para el establecimiento de una línea de navegación por vapor en el Golfo de California*, México, noviembre 20 de 1903, AHPLM, *Comunicaciones*, vol.346, exp.3.

Mulegé; los otros dos vapores harían los viajes de Mazatlán a Agiabampo, y de Guaymas a Mazatlán, sin tocar puertos peninsulares ninguna de las dos embarcaciones.[51] Un año después, en 1904, el contrato original fue reformado y el 29 de mayo de 1907 se renovó la concesión por cinco años más.[52] [mapa 10].

Con todo lo anterior, observamos que las compañías navieras subvencionadas en el Pacífico fueron en su mayoría de capital nacional, a diferencia de lo que ocurrió en el Golfo de México, donde predominaba el capital extranjero. No obstante, debemos recordar que aunque fuesen nacionales los empresarios navieros del noroccidente del país, tenían lazos comerciales muy estrechos con los inversionistas norteamericanos.

Por otro lado, vemos que en total fueron diez las empresas subvencionadas que establecieron líneas de navegación en el Pacífico y que prevalecieron hasta 1910.[53] Todas hacían escala en el puerto de La Paz y de ellas, por lo menos cinco, la Acelerada, la de California y México, la de la Costa del Pacífico, la de Luis A. Martínez y la de

51 *Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo Federal de los Estados Unidos Mexicanos y el Ciudadano Ing. Sebastián Camacho como representante de la Cª Naviera del Pacífico, S. A.*, miércoles 6 de enero de 1903, AGN, *Diario Oficial*, núm.5.

52 *Contrato celebrado entre el Secretario de Estado y Manuel Martínez del Río, como representante de la Compañía Naviera del Pacífico, S.A., refundiendo todos los anteriores celebrados con la misma para el servicio de navegación entre puertos mexicanos del Pacífico*, México, 1907, Archivo Histórico General del Estado de Sonora (en adelante AHGES), *Decretos*, 2200, exp.6.

53 Al iniciar el nuevo siglo las líneas entre el extranjero y puertos mexicanos del Pacífico, aparte de las ya mencionadas, otras empresas que recibían subvención eran la *Compañía Inglesa y Sudamericana de Vapores* (sus embarcaciones tocaban en Valparaíso, San Francisco, San Benito, Tonalá, Puerto Ángel, Salina Cruz, Acapulco, Manzanillo, San Blas y Mazatlán); la *Compañía Kosmos* (tocaba los puertos de Hamburgo, Amberes, Londres, Acapulco, Manzanillo, San Blas, Mazatlán, San Francisco y puertos de Centro y Sudamérica, así como Salina Cruz, Puerto Ángel, Tonalá, San Benito, Santa Rosalía, Guaymas y puertos del golfo de California); la *Compañía de Navegación entre puertos mexicanos del Pacífico, Hawai y Asia* (no especifica los puertos que tocaba); y la *Compañía de Transportes Marítimos de Mazatlán* (tocaba en una ruta los puertos de: Guaymas, La Paz, Santa Rosalía, Mulegé, Loreto e isla del Carmen; y en otra: Guaymas, Médano Blanco, Agiabampo, Topolobampo, Altata, Mazatlán, San Blas, Manzanillo, La Paz, Santa Rosalía, San José del Cabo y Eureka. Esta empresa fue refundida en la *Naviera del Pacífico*: *Memoria de Comunicaciones y Obras Públicas 1901-1902*, citado por Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, p.350-351.

Juan B. Abaroa, tocaban sólo puertos del golfo de California: La Paz, Mazatlán, Guaymas, Santa Rosalía, Mulegé, Loreto, San José del Cabo, Cabo San Lucas, y Bahía Magdalena, aunque su destino fuera una localidad del extranjero.

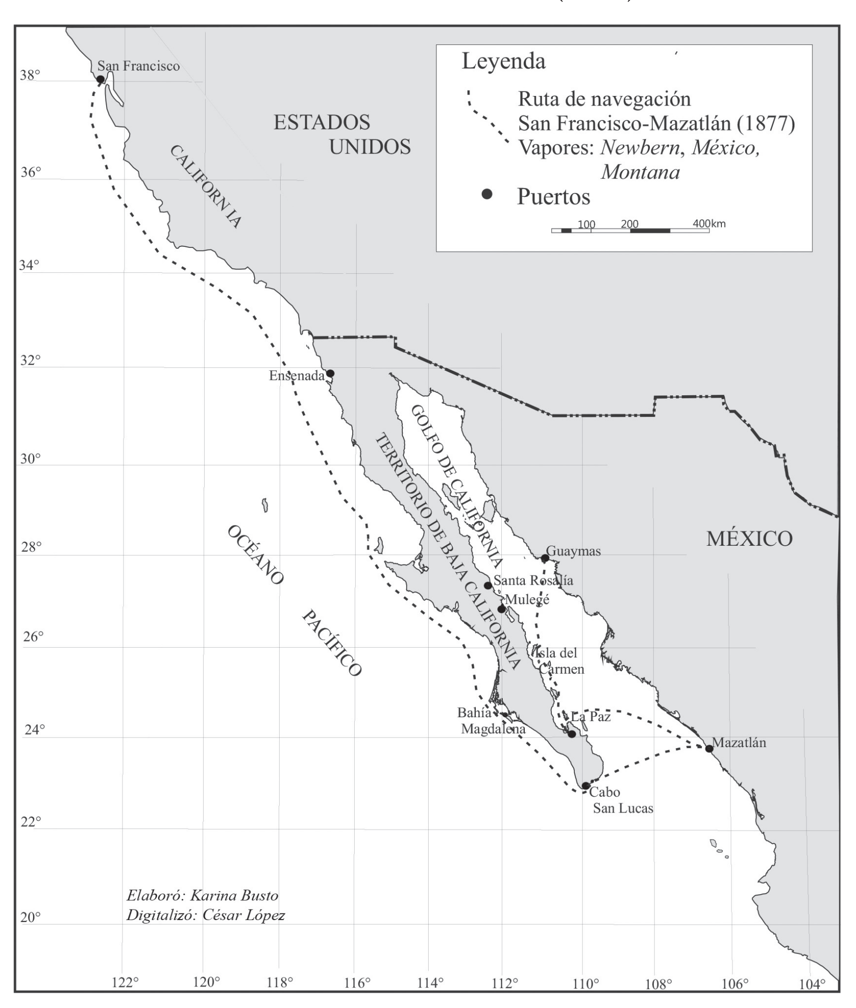
Este hecho nos revela que, hacia finales del siglo XIX y primera década del XX, el movimiento marítimo se intensificó en el Golfo de California y favoreció el intercambio mercantil mediante una red entre los puertos peninsulares y los de la contracosta, lo que repercutió en la dinamización de las actividades comercial y agropecuaria del mercado interno bajacaliforniano. Sin embargo, este resultado no se obtuvo únicamente con la política de subvenciones a compañías navieras, sino que también influyó el desarrollo de algunas actividades productivas en el sur de la península, de las que destacan la minería, la pesca de perla, la explotación de sal y de orchilla, la agricultura y la ganadería.



MAPA 1
RUTA DE NAVEGACIÓN DE LA *LÍNEA ACELERADA* DEL GOLFO DE CORTÉS (1877)

FUENTE: *Aprobación del contrato celebrado entre el Poder Ejecutivo y el C. Guillermo Andrade*, como representante de la Compañía anónima de la "Línea Acelerada de Vapores del Golfo de Cortés" para establecer un servicio de vapores entre los estados de Occidente, territorio de la Baja California y Fuerte Yuma de los Estados Unidos del Norte, México, diciembre 13 de 1877, AHPLM, *Gobernación*, vol.135, exp.29, leg. IV-/V-135/L-1/FF-61.

MAPA 2
RUTA DE NAVEGACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE VAPORES DE CALIFORNIA Y MÉXICO (1877)



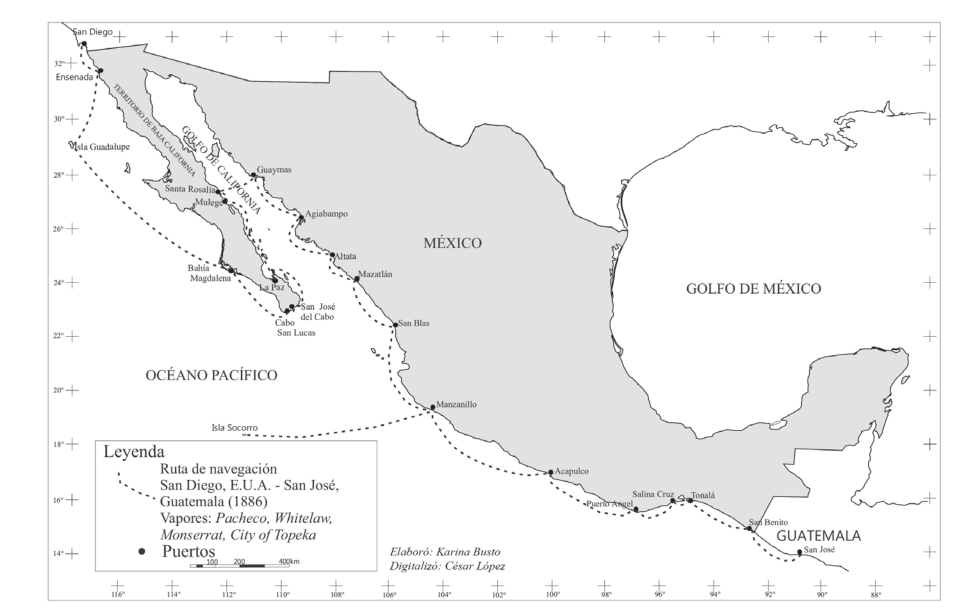
FUENTE: *Contrato para que el vapor «Newbern»* perteneciente a la compañía de vapores de California, representada por Samuel A. Ames, salga del puerto de Mazatlán cada treinta y cinco días para el de San Francisco California, tocando de ida y vuelta en La Paz, Guaymas, Cabo de San Lucas, Bahía de la Magdalena y San Francisco California, México, 18 de diciembre de 1877, AHPLM, *Gobernación*, vol.135, exp.29, leg. IV-/V-135/L-1/FF-61.

MAPA 3
RUTAS DE NAVEGACIÓN DE LA COMPAÑÍA MEXICANA DE NAVEGACIÓN DEL PACÍFICO (1884)



FUENTE: *Contrato celebrado entre el general Carlos Pacheco, Secretario de Fomento, en representación del ejecutivo federal, y los señores Luis Larraza, Emilio Guillermo Vogel y Salvador Malo, para el establecimiento de líneas de navegación entre México y el Asia y en las costas del Pacífico, con prolongación a los Estados Unidos y Centro América, y conducción de inmigrantes*, BAGN, *Memoria de la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio*, 1883-1885, México, 1885, tomo I, p.602-609.

MAPA 4
RUTA DE NAVEGACIÓN DE LA COMPAÑÍA MEXICANA INTERNACIONAL DE VAPORES DEL PACÍFICO Y GOLFO DE CALIFORNIA (1886)



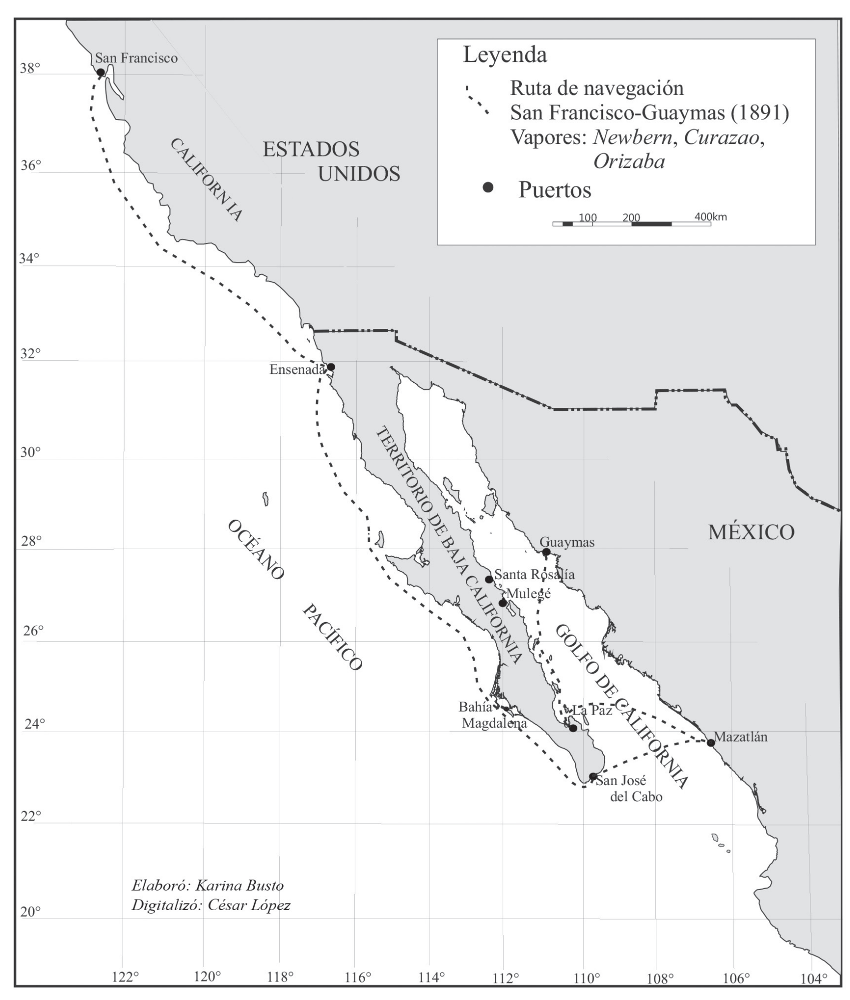
FUENTE: *Contrato celebrado entre el C. Ministro de Fomento, General Carlos Pacheco, en representación del Ejecutivo Federal, y los Señores Luis Hüller y Cª, para el establecimiento de una línea de vapores entre el puerto de San Diego, de los Estados Unidos de América, y el de San José, de la República de Guatemala, y para conducción de inmigrantes*, México, enero 19 de 1886, AHPLM, *Fomento*, vol.208 bis, doc. no.2., leg.IV/V- /L-01/FF-43.

MAPA 5
RUTA DE NAVEGACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE JOAQUÍN REDO (1888)



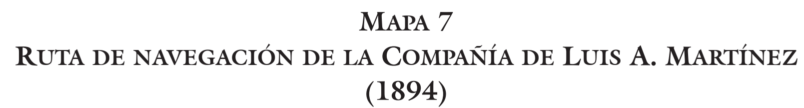
FUENTE: *Noticia de los vapores subvencionados, según datos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, BAGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana*, 1893, México, 1894, p.504-505.

MAPA 6
RUTA DE NAVEGACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE VAPORES DE LA COSTA DEL PACÍFICO (1891)



FUENTE: *Contrato celebrado entre el C. General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en nombre del Poder Ejecutivo de los Estados Unidos Mexicanos, y el Señor Lic. Alfonso Lancaster Jones, en representación de la Compañía de Vapores de la Costa del Pacífico*, México, diciembre 17 de 1896, AHPLM, *Comunicaciones*, vol.298, exp.5, leg. IV/V- /L-12/FF-136.

MAPA 7
RUTA DE NAVEGACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE LUIS A. MARTÍNEZ (1894)

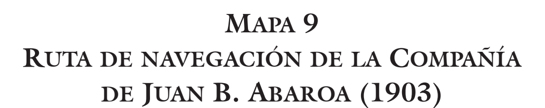


FUENTE: *Contrato celebrado entre el C. Santiago Méndez, oficial mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo Federal, y el C. Manuel Thomas y Terán, como apoderado del Sr. Luis A. Martínez, para establecer una línea de navegación entre Guaymas y La Paz, tocando de ida y vuelta Santa Rosalía y Mulegé*, México, noviembre 23 de 1894, AHPLM, *Comunicaciones*, vol.286, exp.3, leg. IV/V-/L-XI/130-FF.

Mapa 8
Ruta de navegación de la Compañía del Ferrocarril Occidental de México (1897)



Fuente: *Líneas de navegación contratadas para el servicio postal*, BAGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana*, 1901, *Ministerio de Fomento*, México, 1902, p.284-285.



Mapa 9
Ruta de navegación de la Compañía de Juan B. Abaroa (1903)

Fuente: *Contrato celebrado entre el Ciudadano Leandro Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo Federal de los Estados Unidos Mexicanos, y el Ciudadano L. del Paso, en representación de Juan B. Abaroa, de Santa Rosalía, Baja California, para el establecimiento de una línea de navegación por vapor en el Golfo de California*, México, noviembre 20 de 1903, AHPLM, *Comunicaciones*, vol.346, exp.3.

MAPA 10
RUTAS DE NAVEGACIÓN DE LA COMPAÑÍA NAVIERA DEL PACÍFICO (1903)



FUENTE: *Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo Federal de los Estados Unidos Mexicanos y el Ciudadano Ing. Sebastián Camacho como representante de la Cª Naviera del Pacífico, S. A.*, miércoles 6 de enero de 1903, AGN, *Diario Oficial*, num.5.

Actividades productivas en el Distrito Sur de la Baja California

La política económica del régimen porfirista repercutió en las diferentes regiones de la nación, pues la nueva legislación en los renglones de minería, comercio, comunicación y otros rubros se aplicó de manera homogénea en casi todos los rincones con el fin de impulsar el progreso nacional.

Baja California no estuvo exenta de participar en el proceso de modernización que ocurría en aquel momento. Se otorgaron concesiones a varias compañías extranjeras con el fin de colonizar las tierras inhabitadas y explotar los diversos recursos naturales existentes; las principales inversiones en el territorio se aplicaron en la minería y en la explotación de placeres perleros, que, junto con la explotación de otros productos como la sal, la orchilla y el cascalote, participaron activamente en las exportaciones nacionales, al ser trasladados a Europa o Estados Unidos como materias primas prontas a transformarse.

La llegada de tales compañías contribuyó a la colonización del territorio, al fomento de las actividades agrícolas y ganaderas indispensables para el consumo interno de los habitantes y favoreció el comercio entre pueblos sudcalifornianos, mexicanos y extranjeros.

Para el propósito de este trabajo veremos de manera general las inversiones en favor de la explotación minera, perlera, salinera, orchillera y del cascalote, así como los trabajos de índole agrícola y ganaderos que a la par se fueron desarrollando.

Cabe mencionar que el territorio de Baja California fue dividido, a partir de 1888, en dos distritos: el del norte y el del sur, separados por el paralelo 28°. El Distrito Sur se integró en dos Partidos: centro y sur; el primero comprendía las municipalidades de Mulegé y Comondú, y el segundo las de La Paz, San Antonio,

Todos Santos, Santiago y San José del Cabo.[54] En primer término explicaremos lo referente al Partido Sur y posteriormente lo relacionado con el Partido Centro.

Actividades productivas en el Partido Sur

Entre las actividades productivas del Partido Sur encontramos la explotación de plata en las minas de El Triunfo, municipalidad de San Antonio.

En esta región minera la práctica de explotación argentífera venía efectuándose desde el siglo XVIII. En 1748, Manuel de Ocio, primer comerciante del lugar, fundó el Real de Santa Ana; después de tres décadas de trabajo más o menos continuo se pasó por un periodo de menor actividad y no fue sino hasta mediados del siguiente siglo cuando los trabajos mineros aumentaron debido a las inversiones de compañías norteamericanas y europeas.[55]

A partir de 1857 se establecieron varias empresas mineras en El Triunfo y en San Antonio, entre las que destacaron la Compañía Unida de Minas de Baja California y la Compañía Franco-Americana. Al poco tiempo dejaron de funcionar algunas de estas corporaciones, de tal forma que entre 1866 y 1870 aparecieron nuevas empresas, de las cuales las más importantes fueron El Triunfo Mining and Comercial Company y la Hormiguera Mining Company,[56]

[54] León Diguet, *Territorio de la Baja California: reseña geográfica y estadística*, México, Librería de la Viuda de C. Bouret, 1912, p.20.

[55] Ignacio Rivas Hernández, "El Progreso Mining Company, su impacto social en El Triunfo, Baja California, 1878-1905", en Juan Preciado y María Eugenia Altable (Eds.), *Sociedad y Gobierno en el sur de la Baja California. Cinco aproximaciones históricas,* La Paz, UABCS, 1991, p.106-108.

[56] Para mayor información sobre el tema, ver Ignacio Rivas Hernández, "El resurgimiento de la minería en El Triunfo y San Antonio, 1857-1876", en *Revista de Investigación CSH*, La Paz, UABCS, 1995, no.2-3.

mismas que desaparecerían hacia 1890 al firmarse un convenio con la Compañía Minera El Progreso, de origen norteamericano.

El Progreso operó hasta 1912; su éxito se debió en gran parte a las facilidades otorgadas por el gobierno de Díaz para la explotación del recurso: gracias a una legislación minera cada vez más flexible las empresas de esta índole tuvieron un mayor margen de ganancias que les permitía invertir en la adquisición de nuevas técnicas para la extracción y beneficio de los minerales.

Por otro lado, la presencia de El Progreso en el sur peninsular conllevó al surgimiento de una red comercial interna en la que participaron los pueblos de San José del Cabo, Todos Santos, Santiago y San Antonio como centros agropecuarios; La Paz como centro comercial-exportador y El Triunfo como centro productor de plata y consumidor de bienes de consumo directo e insumos industriales.

J R. Southworth, hacia 1900, decía que:

> Esta empresa es de gran importancia para el Distrito Sur de la Baja California, pues el que suspendieran sus operaciones querría decir la ruina de las poblaciones que la rodean y de las industrias dependientes de ellas y quizá el hambre para muchos empleados. La suspensión de ellas perjudicaría también en alto grado el comercio de La Paz [...][57]

Asimismo, en un registro de datos estadísticos del Distrito Sur de 1893, encontramos que:

> [...] la minería es y ha sido con justicia considerado como el elemento de vida más poderoso con que el Distrito cuenta. La explotación de la extensa zona de minerales de oro y

[57] J.R. Southworth, *Baja California ilustrada*, La Paz, Gobierno del Estado de Baja California Sur, 1989, p.84.

> cobre que hay en el Partido Centro y los de plata que se encuentran en el Sur, proporcionan trabajo a multitud de brazos y dan impulso al comercio y a las demás industrias [...] La compañía El Progreso exporta anualmente para los Estados Unidos como 1,000,000 de pesos en plata pasta.[58]

Ignacio Rivas afirma que la llegada de El Progreso trajo como consecuencia un crecimiento de población y desarrollo de las actividades productivas, no sólo en la municipalidad de San Antonio sino también en las otras del Partido Sur, donde se reanimaron principalmente las actividades comerciales y agropecuarias.[59]

Sin lugar a dudas la industria minera constituyó una de las actividades productivas de mayor alcance en la región del sur peninsular.

Otra actividad, también de gran importancia, fue la relacionada con la explotación del recurso perlero. El interés por la explotación de las perlas data del siglo XVI, época de los navegantes que iban en expediciones hacia las Californias para descubrir y conquistar los mares que en su fondo albergaban las piedras preciosas. Pronto se convirtió en un producto comercial bastante apreciado por los europeos y, desde entonces, muchos se dedicaron a su explotación.[60]

La pesca de la perla se vio sujeta a distintos reglamentos extendidos por autoridades del territorio o por el gobierno general; dichos reglamentos se verificaban con la finalidad de conservar los criaderos, para lo cual el litoral se dividió, a partir de 1859, en cuatro zonas que eran explotadas una cada año:

[58] *Datos Estadísticos del Distrito Sur de la Baja California*, La Paz, 1893, AHPLM, *Fundos mineros*, exp. s/n.

[59] Rivas Hernández, *"El Progreso..."*, *op. cit*., p.111-117.

[60] Adrián Valadés, *Temas históricos de la Baja California*, México, Editorial Jus, S.A., 1963, p.97-101.

> la primera estaba comprendida desde el Cabo Pulmo hasta el canal de San Lorenzo; la segunda, abrazaba la bahía de La Paz e islas de San José y Espíritu Santo; la tercera, desde el Norte de la bahía de La Paz (Punta del Mechudo) hasta la isla Coronados; y la cuarta, desde la isla de San Marcos hasta la bahía de San Bruno, más allá de Mulegé.[61]

A partir de la década de los ochenta, la Secretaría de Fomento otorgó concesiones para explotar los recursos marinos. El hecho de que en esa época aparecieran diversos concesionarios se debió a la introducción de la escafandra en el buceo, pues con el aparato innovador se podía acceder a bancos perleros de mayor profundidad, lo cual hacía que el recurso estuviera más expuesto a su explotación. El gobierno consideró indispensable regular la actividad extractiva de la perla: además de estipular la misma división del litoral establecida en 1859 y de delimitar el periodo de pesca de mayo a noviembre, otorgó concesiones a particulares para garantizar el control de la explotación del recurso.

En 1884 se firmaron varios contratos con diferentes personalidades[62] y también se estableció la Compañía Perlífera de Baja California, con un capital de 100 mil pesos. En el contrato que firmó con el gobierno mexicano se le concedió la explotación en las costas del Golfo desde el Río Colorado a Cabo San Lucas, y en el continente entre Acapulco y la frontera con Guatemala.[63] En

[61] *Ibid*, p.107. Parece ser que este reglamento no tuvo efecto sino hasta la década de los ochenta, cuando fue necesario retomar la división aquí establecida, con el fin de regular la extracción del recurso perlero.

[62] Juan Hidalgo, Alberto Sánchez y socios, Andrés Gutt y socios, Francisco Cañedo y Socios, González y Ruffo, Canudas y compañía; y en 1885, con Maximiano Valdovinos y socios y con Carlos Quaglia. Cada uno tenía para su beneficio determinada zona perlífera. *Ibid*, p.108.

[63] Micheline Cariño Olvera, *Historia de las relaciones hombre naturaleza en Baja California Sur, 1500-1940*, La Paz, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, PROMARCO, 1996, p.118.

esta empresa se fundieron las concesiones otorgadas anteriormente a Valdovinos, Hidalgo, Cañedo, Sánchez y Gutt, quedando como socio mayoritario el norteamericano Herman Levison.[64] Las islas San José, Cerralvo y Espíritu Santo se excluyeron del beneficio de esta compañía ya que fueron respetados los contratos previos para su arrendamiento a otros concesionarios, entre los que figuraban los señores Ruffo y Gibert.[65]

Unos años más tarde, en 1897, la Compañía Perlífera de Baja California fue traspasada a la compañía Mangara Exploration Company Ltd., de capital inglés, arrendataria de los criaderos de concha perla que existían en las costas de los estados vecinos de Colima y Guerrero, y de las islas del Territorio, con excepción de criaderos de las islas de San José, Espíritu Santo y Cerralvo. La facultad de la empresa para extraer los placeres perleros se canceló en 1912 cuando Madero decretó la pesca libre.[66]

Evidentemente la perla, por su belleza natural y por su elevado valor comercial en los mercados europeo y norteamericano, fue un producto muy codiciado por comerciantes, pescadores, viajeros y población en general. Esto propició la extracción ilícita del recurso, pues, además de que las costas no estaban vigiladas, era relativamente fácil de adquirir dadas las características de su explotación. El aprovechamiento legal e ilegal de los placeres perleros originó una sobreexplotación que fue acabando con el recurso.

Quizá esto último fue lo que motivó a comerciantes y perleros locales a fundar la Compañía Criadora de concha-perla, cuya actividad era cultivar el molusco para reponer la tan ya afectada

[64] Erín castro Liera, "Estudio de los contratos para la explotación comercial de los recursos naturales renovables marinos en el Distrito Sur de la Baja California durante el porfiriato", tesis de licenciatura, UABCS, 1998, p.124.

[65] Micheline Cariño Olvera, "Perlas, de la pesca al cultivo: premisas para una historia de la acumulación de capital en La Paz, Baja California Sur (1890-1915)", *Memoria. V Simposio de Historia y Antropología Regionales*, La Paz, B.C.S., UABCS, 1994, p.56.

[66] *Ibid.*

población. La empresa surgió en 1903 con un capital de 300 mil pesos, cuyos principales accionistas fueron Gastón J. Vives, Antonio Ruffo, Hidalgo y González.[67]

La industria perlera favoreció principalmente a los grandes comerciantes de La Paz; algunos de ellos eran concesionarios de zonas perlíferas. J. R. Southworth asegura que se empleaban constantemente mil hombres en el buceo de la perla[68] (misma cantidad que empleaba la compañía El Progreso), lo cual refleja la importancia de dicha industria que, finalmente, propició la reactivación del comercio interno en el sur peninsular y del comercio con otros puertos de la contracosta.

La explotación de las salinas era otro ramo productivo. En su mayoría se encontraba en manos de empresarios locales: las salinas de las islas Cerralvo y San José eran administradas por Antonio Ruffo y Gastón J. Vives; las salinas de Pichilingue por Miguel L. Cornejo;[69] y las de la isla del Carmen estaban arrendadas a la North Pacific Transportation Company,[70] cuyo agente era Santiago Viosca, de La Paz.

La isla del Carmen, situada en el Golfo de California, frente a las costas del puerto de Loreto, era la que mejor sal producía de todas, se obtenía fácilmente y proporcionaba beneficios a su arrendador. Era una empresa bien organizada, Viosca operaba desde La Paz y al parecer había una estrecha comunicación entre este punto y

[67] Cariño Olvera, "Perlas...", *op. cit.*, p.58; Valadés, *op. cit.*, p.110. Para mayor información sobre esta empresa, ver: Micheline Cariño Olvera, *El porvenir de la Baja California está en sus mares. Vida y legado de don Gastón J. Vives, el primer maricultor de América, La Paz*, México, H. Congreso del Estado de Baja California Sur, 1998, p.77-114.

[68] Southworth, *op. cit.*, p.64 y 84.

[69] Cariño Olvera, *Historia...*, *op. cit.*, p.157.

[70] *Anuncio de venta de sal en isla del Carmen*, La Paz, 18 de enero de 1876, AJDBCS, *La Equidad*, periódico oficial del Gobierno de la Baja California, exp. 17/878. Cabe mencionar que entre los documentos que analizamos, el dato de que dicha isla estaba arrendada a esta empresa, aparece únicamente en esta referencia; no contamos con el contrato de arrendamiento original y por lo tanto no sabemos a ciencia cierta quién era el dueño de dicha isla. Por lo regular se le atribuye la propiedad a la familia Viosca.

la isla, pues existía un depósito de sal en el puerto que siempre tenía una reserva de 300 toneladas para su venta en la localidad.

Las fábricas de la empresa para la elaboración de la sal se encontraban situadas en la parte oriental de la isla y ahí se daba trabajo a 140 personas durante todo el año. Los propietarios construyeron un muelle grande donde los buques de gran calado podían cargar la sal fácilmente. Por otra parte, se asegura que un ferrocarril con una locomotora y 40 carros fue construido para conectar las salinas con el muelle.[71]

El negocio de la explotación de sal era redituable a los comerciantes de La Paz y por lo tanto era también una actividad productiva destacada en el Distrito Sur de la Baja California.[72] Por ejemplo, Santiago Viosca, aparte de ser el encargado de la isla del Carmen, era representante comercial de la compañía El Progreso y era también agente de la Wells, Fargo & Company (servicio de mensajería que operaba hacia finales de la década de los setenta), de la Compañía de vapores de la Colorado Steam Navigation Company, de la compañía de Vapores de California y México y de la Compañía de Vapores de la Costa del Pacífico. Esto le permitió abastecer de sal al fundo minero para la obtención de plata y depositar, como lastre, sal en los buques de paso a puertos de la contracosta o del extranjero.

La explotación de la flora, en particular de la orchilla y del cascalote, era otra actividad significativa en el territorio puesto que se trataba de productos que servían de base a diversas industrias de los países europeos, por lo que tenían una fuerte demanda en los mercados de aquellas naciones.

El uso principal que se le dio a la orchilla fue como colorante de telas. Su explotación se realizó en gran escala a partir de la década

[71] Southworth, *op. cit.*, p.34-35 y 51; John A. Kirchner, *Los ferrocarriles de Baja California Sur*, La Paz, Fonapas, 1982.

[72] Para mayor información sobre las características comerciales de la sal y las concesiones para la explotación de sal otorgadas durante el periodo porfirista, ver la tesis de Castro Liera, *op. cit.*, p.185-202.

de los sesenta del siglo XIX, en la zona de Bahía Magdalena; la primera concesión se otorgó, en 1864, a Jacobo P. Leese y después, en 1884, se concesionó a Flores Hale y Compañía. Su extracción dejó de tener importancia cuando aparecieron los colorantes artificiales en Europa, hacia finales de siglo.

Si bien este producto se exportaba principalmente desde la aduana marítima de Bahía Magdalena, también se enviaba al exterior desde el puerto de La Paz, en cuya aduana se cobraban los derechos correspondientes.

El cascalote era una corteza que se extraía del torote y del palo blanco y que se utilizaba para curtir cueros y vaquetas. Su explotación estuvo a cargo de mexicanos del Distrito Sur, quienes exportaban el producto a Europa y Estados Unidos, aunque una parte de ésta se quedaba en el mercado local para la industria del curtido de pieles. Los principales lugares de extracción fueron las municipalidades de La Paz, San José del Cabo, San Antonio y Santiago; en La Paz, el señor Agustín Arriola explotaba la corteza del torote desde 1890.[73]

Las actividades descritas anteriormente reflejan algo en común: la exportación del producto al exterior. Sin embargo, también existieron otras destinadas al mercado interno, como lo fueron las agropecuarias. El crecimiento de la población [cuadro 1], reactivado por el desarrollo minero y perlero, estimuló la ampliación de los trabajos agrícolas en la región, indispensables para satisfacer las necesidades alimenticias de los habitantes sureños.

[73] Cariño Olvera, *Historia...*, *op. cit*., p.200-204.

CUADRO 1
POBLACIÓN EN EL PARTIDO SUR, 1878-1910

Municipalidades	1878	1890	1894	1898	1910
La Paz	6 400	6 243	7 200	7 184	8 647
San Antonio	4 724	6 724	7 594	7 365	6 341
Todos Santos	1 575	1 825	1 771	2 438	2 362
San José del Cabo	3 418	3 518	4 220	4 614	4 144
Santiago	2 500	1 971	2 201	2 609	2 900
TOTAL	*18 617*	*20 281*	*22 986*	*24 210*	*24 394*

FUENTE: Para 1878, 1890 y 1910: Edith González Cruz, *La Compañía El Boleo: su impacto social, económico y político en la municipalidad de Mulegé (1885-1918)*, tesis de maestría, UABCS, 1997, p.76, 79 y 84.

Para 1894: *Censo de población aproximado del Distrito Sur de la Baja California*, La Paz, abril 2 de 1894, AHPLM, *Gobernación*, vol.244, exp.17.

Para 1898: *Población el en Distrito Sur*, La Paz, 1898, AHPLM, *Gobernación*, vol.282, exp.91.

Entre los principales cultivos encontramos diversas frutas: ciruela, guayaba, higo, limón, mango, naranja, plátano, toronja, papayo, dátil, sandía, uva, caña de azúcar, coco, melón, tamarindo, durazno, granada y pitahaya; también se obtuvieron cosechas de otros productos como frijol, cebada, maíz, aguacate, papa y garbanzo. De todos, el más generalizado fue la caña de azúcar, con la que se elaboraba panocha.[74]

En un informe sobre las actividades productivas en el Distrito Sur se asienta que la caña de azúcar era la única que se cultivaba en regular escala, pues la escasez de lluvias y la falta de capital para maquinaria agrícola impedían el cultivo constante de otros productos.[75]

Seguramente esto contribuyó a que la producción de panocha fuera relevante en este periodo y que no sólo satisfaciera las necesi-

[74] Panocha es el nombre con el que se conoce al piloncillo en Baja California Sur.

[75] *Informe sobre las actividades productivas en el Distrito Sur*, La Paz, 1889, AHPLM, *Hacienda*, vol.204, exp.s/n, doc.7.

dades de consumo local, sino que el excedente de producción propiciara su exportación a los pueblos vecinos de Sinaloa y Sonora e incluso al puerto de San Francisco en Estados Unidos.

Todos Santos, Santiago y San José del Cabo fueron las municipalidades que más destacaron en la fabricación de este producto. En 1893 se registraron 11 fábricas en Todos Santos, 16 en Santiago y 18 en San José del Cabo;[76] y la producción que se obtuvo en ese mismo año fue de 4 mil 500 cargas, 500 cargas y 30 mil arrobas, respectivamente.[77]

Las haciendas que se dedicaban a la elaboración de panocha eran la de Tomás Fisher, en Santiago; las de G. Villarino, M. Salgado, R. Salgado y V. Díaz, en Todos Santos; y las de A. Moreno, S. Ceseña, C. Fisher y C. Montaño, en San José del Cabo.[78]

De las frutas, la naranja era la que se producía con mayor abundancia. En las cinco municipalidades del Partido Sur se lograron buenas cosechas. En 1892 Todos Santos superó a las demás al obtener un millón de naranjas, mientras que en San Antonio sólo se levantaron 200 mil y en Santiago 750 mil naranjas.[79]

La cosecha de uva, que se obtenía en pequeña escala, se utilizaba en la producción de vino y se destinaba al consumo local. Los principales productores de uva eran, en Santiago, Espíritu Castro; en San Antonio, Benigno Flores, Juan Castro, Micaela de Cota,

[76] *Noticia sobre las fábricas y molinos existentes en el Distrito*, La Paz, 1893, AHPLM, *Fomento*, vol.232 bis, exp. 11.

[77] *Principales producciones agrícolas en las municipalidades del Partido Sur*, La Paz, 1894, AHPLM, *Fomento*, vol.247 bis, exp.11. Las equivalencias para las unidades de medida son: una carga igual a 181.6 litros; una arroba igual a 11.5 kilogramos: *Tablas que fijan la correspondencia legal entre las unidades de Pesas y Medidas usado en la República Mexicana, y las unidades del Sistema Métrico Decimal prevenidas en el Reglamento de la Ley de 19 de Junio de 1895*, México, 15 de noviembre de 1895, AHPLM, *Fomento*, vol.285, exp. s/n.

[78] *Noticias de las principales haciendas del Distrito, Partido Sur*, La Paz, 1897, AHPLM, *Fomento*, vol.275 bis, exp.20.

[79] *Noticia de las principales producciones agrícolas en las municipalidades del Partido Sur en el año de 1892*, La Paz, 1893, AHPLM, *Fomento*, vol.243 bis, exp.19.

Antonio Trasviña y Espiridión Castro.[80] La única fábrica de vino de uva se encontraba en Santiago.[81]

Respecto a las actividades pecuarias, cabe mencionar que la ganadería fue destacada en la municipalidad de San Antonio, lugar donde se establecieron ranchos ganaderos desde que empezó a llegar la población civil al territorio y a explotarse el recurso argentífero. En 1881, los rancheros más destacados eran José Estrada Cota quien tenía 950 reses y 97 caballos y la familia Geraldo que contaba con mil 525 reses y 192 caballos.[82]

Ya para 1900, el primero tenía un total de mil 358 cabezas de ganado, mientras que la familia Geraldo tenía mil 872.[83]

No obstante, en 1892, las municipalidades de La Paz, Santiago y San José del Cabo registraron un número mayor de ganado que la de San Antonio: en los ranchos de La Paz había 14 mil cabezas, en los de Santiago 13 mil, en los de San José 15 mil, mientras que en los de San Antonio apenas se encontraban 7 mil. Lo mismo sucedió en el año de 1900: Santiago estaba al frente con un total de 25 mil 924 cabezas, San José con 23 mil 520, mientras que San Antonio tenía 9 mil 51 animales.[84]

Cabe mencionar que en el Distrito se curtían pieles que tenían demanda en los estados vecinos y en San Francisco, California. Hacia principios de siglo, éstas se utilizaban en las fábricas de calzado

[80] *Informes rendidos por los presidentes municipales relativos al cultivo de esta planta*, La Paz, 1890, AHPLM, *Fomento*, vol.211, exp.17.

[81] *Noticia sobre las fábricas y molinos existentes en el Distrito*, La Paz, 1893, AHPLM, *Fomento*, vol.232 bis, exp.11.

[82] Rivas Hernández, "El Progreso...", *op. cit*., p.115.

[83] *Boleta para recoger datos sobre industrias ganaderas en los Estados de la República. Baja California. Municipalidad de San Antonio*, El Triunfo, enero 31 de 1900, AHPLM, *Fomento*, vol.305, exp.15.

[84] Para el año de 1892: *Número de cabezas de ganado en el Distrito Sur*, La Paz, 1892, AHPLM, *Fomento*, vol.221 bis, exp.22; para 1900: *Estadística sobre producción ganadera en el Distrito Sur de la Baja California*, 1 de enero de 1900, AHPLM, *Fomento*, vol.301, exp.13, citado en González Cruz, *La Compañía*..., *op. cit*., p. 105.

local, entre las que se distinguió la famosa "Suelas Viosca", de gran reconocimiento en el exterior.

Los datos sobre producción de panocha y frutas arriba citados, así como del total de ganado, indican la participación de ranchos de los pueblos de Todos Santos, Santiago, San Antonio y San José del Cabo en la red comercial interna del sur peninsular, en la que intervinieron como centros agropecuarios que abastecían con algunos productos alimenticios a los pueblos de El Triunfo y La Paz.

Sin embargo, es oportuno señalar que la producción en dichos centros agropecuarios fue fundamentalmente frutícola, lo cual hacía necesario traer otro tipo de alimentos de la contracosta para satisfacer la demanda local. En particular se necesitaban los cereales, por lo que existió una fuerte dependencia de los puertos peninsulares con respecto a sus homólogos del otro lado del Golfo de California.

Actividades productivas en el Partido Centro

Como hemos visto, en el Partido Sur se desarrolló una red comercial interna en la que participaron pueblos vecinos que cumplían con una función específica (San José del Cabo, Todos Santos, Santiago y San Antonio: centros agropecuarios; La Paz: centro comercial-exportador; El Triunfo: centro productor de plata). Con la presencia de empresas extranjeras y nacionales que invirtieron sus capitales primordialmente en la explotación de zonas mineras y perleras, surgió una diversificación de las actividades productivas orientadas a la exportación.

En contraste, en el Partido del Centro, sólo una empresa extranjera llegó a invertir su capital con el fin de explotar las minas de cobre de la región, único producto destinado a la exportación. Se trata de la compañía francesa de El Boleo, que con su presencia hizo que naciera un pueblo, el de Santa Rosalía.

En el último capítulo veremos como surgió el pueblo y puerto de Santa Rosalía; aquí sólo nos interesa considerar la presencia de El Boleo en cuanto que la extracción cuprífera fue la actividad más importante de la región del centro peninsular y, por tanto, fuente del comercio exterior.

La existencia de la industria minera fomentó, en la municipalidad de Mulegé, el desarrollo de actividades como la agricultura, la ganadería, la industria y el comercio interno, con lo cual surgió una red de comercio interior entre los pueblos de Santa Rosalía, Mulegé y San Ignacio.

Los pueblos de Mulegé y San Ignacio fueron los principales centros agropecuarios que abastecían al centro minero. Sin embargo, con el transcurso del tiempo, El Boleo consideró indispensable hacerse de terrenos más allá de los concedidos en el contrato de 1885. A partir de 1901, año en que adquirió algunas propiedades que hasta entonces habían sido de la compañía colonizadora California (México) Land Company Limited, la negociación pudo empezar a fincar ranchos al norte y sur del mineral de Santa Rosalía, en los cuales se producían legumbres, olivos, cereales, caña y alfalfa,[85] además de impulsar en algunos de ellos la ganadería.

Entre 1907 y 1910, los ranchos agrícolas pertenecientes a El Boleo eran: Santa Águeda (cultivo de legumbres y alfalfa para pastura de 66 vacas de ordeña), San Bruno (olivo y cereales, y además existencia de una fábrica de aceite de olivo), San Marcos (cultivo de caña de azúcar, y existencia de un trapiche para la fabricación de panocha), El Mezquital (cultivo de legumbres), San Carlos (cultivo de legumbres). Mientras que los ranchos ganaderos eran Las Pozas, Palmaritos, El Dátil, Palo Verde y Rosarito, que contaban con más de 5 mil reses, 21 caballos y 775 mulas.[86]

[85] González Cruz, *La Compañía…*, *op. cit.*, p.87-92.
[86] *Ibid*, p.92-94.

En 1911, las principales producciones agrícolas en la municipalidad de Mulegé eran: dátil, aceituna, higo, granada, uva, plátano, mango, sandía, naranja, guayaba, toronja, repollo, lechuga, cebolla, ajo, tomate, nabo, rábano.[87] Siendo el dátil, la uva y el higo los más importantes puesto que se enviaban como frutas secas al exterior.

La actividad ganadera había estado sujeta a la irregularidad de las lluvias, pero en el año de 1900, tras la apertura de pozos profundos para obtener agua, se experimentó un incremento notable, pues contaba la municipalidad de Mulegé con 33 mil 844 cabezas de ganado vacuno, caballar, mular, asnal y cabrío.[88]

Cabe señalar que la cría de ganado no estaba únicamente en manos de la compañía, sino que también existían otros criadores. A pesar de que hacia 1910 el criador principal era El Boleo que poseía 5 mil reses, no superaba el 50 por ciento del total de ganado en la municipalidad de Mulegé; el resto se repartía entre varios ganaderos, siendo Vicente Gorosave el más importante de todos, por la extensión de sus propiedades de tierras.[89]

Con base en esta explicación general de las actividades productivas, podemos concluir que el Distrito Sur de la Baja California, como muchos otros territorios nacionales, se integró al mercado mundial como productor de materias primas, entre ellas el cobre, la plata, la concha perla y la orchilla, productos de gran interés para las economías imperiales en expansión.

Asimismo, la presencia de inversiones extranjeras en el Distrito Sur propició un desarrollo económico interno que permitió la interrelación comercial con otras regiones del país, a través de los puertos de La Paz y Santa Rosalía. Así, la actividad comercial marítima en el Distrito sur de la península alcanzó un auge sin precedentes durante el periodo porfirista.

[87] *Ibid*, p.111.
[88] *Ibid*, p.104.
[89] *Ibid*, p.107.

Actividad comercial en el puerto de La Paz

El puerto de La Paz

De los principales pueblos que componían el Partido Sur, La Paz era el centro comercial-exportador de la región: cumplió con la función de distribuir las mercancías que llegaban del exterior, así como de recibir los productos que venían del sur peninsular —plata, conchas, perlas, sal, cueros, panocha— y de la zona de Bahía Magdalena —orchilla— para embarcarse a la contracosta o al extranjero. La relevancia económica del puerto de La Paz motivó que se contemplara como punto de escala en todos los contratos a compañías navieras que recorrían puertos del Pacífico y Golfo de California.

El Distrito Sur de la Baja California, por su ubicación geográfica y aridez de su suelo, siempre dependió del exterior. Los jesuitas pudieron establecerse gracias a que las misiones vecinas de Sonora y Sinaloa enviaban a Loreto, capital de las Californias, todo tipo de productos que les permitieran sobrevivir. Desde entonces fue indispensable contar con puertos habilitados para el comercio que se encargaran de la distribución de las mercancías.

Hasta principios del siglo XIX, Loreto fue el puerto más importante de la región. Su situación cambió porque, con el paulatino desarrollo de la parte meridional de la península que se reflejó en el aumento de población civil y de las actividades mineras y agropecuarias en San Antonio y en San José del Cabo, surgió el puerto de La Paz que vino a desplazar la primacía de la capital jesuita.

La Paz se empezó a poblar en la tercera década del siglo XIX; antes de esa fecha el puerto había sido continuamente visitado por diversos buques que se dedicaban a la pesca de la perla en las islas cercanas y había servido como sitio de descanso a los barcos antes de continuar su travesía. Por lo abrigado y seguro de su bahía,[90] pronto los marinos empezaron a necesitar gente en el lugar que los auxiliara. Esto determinó que, en 1823, el Jefe Político del territorio diera facilidades a la gente del sur para establecerse en La Paz, otorgando concesiones de solares para cultivar y favorecer con ello a los buques que necesitaran provisiones.[91]

El puerto de La Paz fue abierto al comercio de altura y cabotaje en 1828 y se convirtió en capital de la Baja California en 1830; ahí se instaló también la Aduana Marítima, de cuya administración se encargó Juan José López. Aparte de lo ya mencionado, otros factores que contribuyeron a que La Paz adquiriera su nuevo rango de capital fue que Loreto se había visto muy afectado por un fuerte temporal ocurrido un año antes, pero sobre todo, que pasaba por un periodo de decadencia administrativa, con lo que daba oportunidad a la región sureña de desarrollarse.[92]

En 1837 se cerró el puerto de La Paz al comercio extranjero y quedó sólo como de cabotaje; desconocemos qué fue lo que originó este suceso, pero en 1854 se declaró puerto de altura otra vez, aunque con algunas restricciones como el hecho de que las

[90] La Paz cuenta con una ensenada segura para el arribo de los buques, cuya entrada es por Punta Prieta y sigue un canal de 8 a 9 millas de largo con una profundidad de aproximadamente 5.5 metros por donde pueden arribar barcos de un calado no mayor a esta cifra. Ver: José Eusebio Salgado y Antonio Murguia Rosete, *La bahía histórica de California*, México, Diana, 1976, p.25.

[91] Southworth, *op. cit.*, p.10; Dení Trejo Barajas, "La población de la California peninsular en el siglo XIX", en *Población y grupos de poder en la península de Baja California*, La Paz, B.C.S., UABCS, 1994, p.28; Dení Trejo Barajas, *Espacio y economía en la península de California, 1875-1860)*, tesis doctoral, México, UNAM, 1997, p.81.

[92] Southworth, *op. cit*, p.11; Adrián Valadés, *op. cit.*, p.117.

mercancías importadas sólo podían consumirse en el territorio.[93] Finalmente, en 1861, Juárez autorizó su apertura al comercio extranjero sin restricción alguna.[94]

El hecho de que se instalara una aduana marítima, independientemente de si era un puerto de altura o cabotaje, es significativo en cuanto que proyecta el interés por ejercer un control sobre la actividad comercial que empezaba a despuntar como prioritaria en el sur peninsular. Al poco tiempo, La Paz se convirtió en el principal centro político, donde se concentraron los intereses comerciales y la formación de un centro urbano.[95] No obstante, si bien desde muy temprano se empezó a conformar como tal, fue hasta el periodo porfirista en que se consolidó como centro político, comercial y urbano, y cuando el comercio marítimo alcanzó un auge sin precedentes.

Un aspecto importante que nos permite comprobar esta hipótesis es el registro de las embarcaciones que arribaron al puerto de La Paz entre los años de 1880 a 1890, época en que quizá empezó a efectuarse el mayor movimiento marítimo en la historia del puerto y que suponemos continuó con la misma intensidad durante la década siguiente.[96] [anexo 2].

[93] Adrián Valadés, *op. cit*., p.118.; Trejo Barajas, *Espacio y economía*..., *op. cit*., p.225-229. Cabe mencionar que para la autora, una posible explicación del cierre del puerto de La Paz al comercio de altura, fue por la competencia con los comerciantes de Mazatlán, quienes querían controlar los intercambios mercantiles de la región y los ponía en desventaja que los comerciantes paceños importaran las mercancías extranjeras en su aduana.

[94] Desde entonces el puerto se mantuvo autorizado para hacer el comercio con el extranjero. Su condición de puerto de altura fue ratificada en las Ordenanzas de Aduanas Marítimas y Fronterizas posteriores, entre ellas, la de 1885. Por otro lado, es preciso señalar que otros puertos peninsulares también estaban autorizados para el comercio de altura o cabotaje: Cabo San Lucas fue de cabotaje de 1837 a 1872 y luego en 1885 se declaró puerto de altura; San José del Cabo y Mulegé fueron de cabotaje; Bahía Magdalena fue de altura de 1872 a 1883, año en que se cerró al comercio de altura, pero se volvió a abrir en 1885; Santa Rosalía se declaró puerto de altura en 1885. [apéndice 1].

[95] Trejo Barajas, *Espacio y economía*..., *op. cit*., p.138-139.

[96] Para los habitantes del puerto, el mar, frecuentemente visitado por diversos buques, tenía un gran significado; la gente permanecía atenta a lo que sucedía en la bahía y el ambiente se llenaba de inquietud cuando alguna embarcación llegaba a la bahía. Desde la playa se especulaba: "[...] una humareda se ve por Punta Prieta. Qué será? preguntan todos. Ningún vapor se espera: el *México* no puede ser porque dista mucho la fecha de su arribo; el *Coquille* tam-

A lo largo de la tesis de la doctora Dení Trejo, en la que analiza la economía peninsular de la primera mitad del siglo XIX,[97] nos encontramos que menciona aproximadamente 38 buques que llegaban o salían del puerto de La Paz con diversas mercancías.

Para la última década del siglo tenemos un registro de casi 200 embarcaciones[98] que realizaban viajes a La Paz. Aparte de la existencia de los barcos pertenecientes a las grandes compañías de navegación, existían diversas embarcaciones menores que practicaban el comercio de cabotaje con los puertos de la contracosta, entre otros, Mazatlán, Navachiste, Bacorehuis, Altata, Agiabampo y Topolobampo. [anexo 2].

Entre los principales factores que contribuyeron a este auge de la actividad comercial destacan las políticas del gobierno porfirista que respondían a las necesidades del desarrollo del capitalismo mundial. Por un lado, la política económica de Díaz que se tradujo en impulsar el desarrollo de Baja California mediante las prerrogativas al capital extranjero para colonizar el territorio e invertir en la explotación de recursos naturales que redundaron en una gran productividad y en el crecimiento de los pueblos peninsulares; por otro, la política de subvenciones a compañías navieras que integró a la península en el proyecto nacional. Todo ello, sin negar la tradición marítima comercial con la que ya contaba el puerto de La Paz hacia esta época.

---

poco [...] el *Sonora* menos, porque aún está en el astillero de Mazatlán. Entonces, qué buque puede ser? Esperemos, que la claridad del día vendrá a desengañarnos. Los habitantes de la playa se agrupan a ver con insistencia. [...] El vapor entra, pues, a la bahía: los temores se disipan: todos acuden al Correo en busca de noticias [...]". *Arribo al puerto del vapor Coquille*, AHPLM, El Triunfo, agosto 7 de 1882, *Minería*, vol.173 bis, doc.16 (minas en el sur, *La Voz de California*, independiente, político, de instrucción pública y anuncios, La Paz, Baja California, agosto 29 de 1882, tomo II, núm.24).

[97] Trejo Barajas, *Espacio y economía... op. cit*.

[98] Aunque los registros aquí mencionados se limitan a 38 y 200 embarcaciones, creemos que fue más extensa la cantidad real de barcos que llegaban o salían de La Paz, pues no siempre encontramos todas las fuentes que detallen el movimiento marítimo del puerto.

Impuestos, mercado y mercancías

A nivel nacional, el comercio fue quizá la actividad más importante en el periodo porfirista; orientada al intercambio con el exterior, debido a su participación como exportador de materias primas en el mercado internacional. El crecimiento comercial llevó al gobierno a legislar y organizar un sistema administrativo para el cobro de impuestos con el fin de vigorizar los ingresos de los estados y la federación.

Se expidieron Ordenanzas de Aduanas Marítimas y Fronterizas, donde se especificaba todo lo relacionado con el comercio y con las aduanas existentes en el país, ya fueran marítimas o fronterizas; era el documento legal que regulaba los impuestos sobre las diversas mercancías de exportación o importación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público controlaba la actividad comercial; a esta instancia le correspondía, entre otras cosas, dictar reformas fiscales mediante la expedición de decretos y elaborar los presupuestos de ingresos y egresos para cada año fiscal.

En todos los estados de la nación existían oficinas encargadas de la recaudación fiscal. En el territorio de la Baja California se encontraban la Aduana Marítima de La Paz, responsable de cobrar impuestos federales sobre el comercio exterior, y la Administración Principal de Rentas o Jefatura de Hacienda, que cobraba los impuestos federales sobre el comercio interior (de mercancías nacionales).

Para analizar los impuestos que se cobraban en el territorio, optamos por dividirlos en dos tipos: contribuciones interiores —aranceles que recaían sobre mercancías nacionales— y contribuciones exteriores —las que se cobraban a mercancías de importación y exportación—.

Contribuciones interiores

Entre los diversos impuestos que se recabaron durante el gobierno porfirista estuvo el de las alcabalas, un derecho fiscal que se aplicaba sobre mercancías en tránsito por algún lugar. En el caso de Baja California, donde regía el mismo sistema que en el Distrito Federal, los impuestos alcabalatorios eran los derechos de portazgo, de consumo y de bultos.

El derecho de portazgo era el impuesto alcabalatorio de carácter federal que se aplicaba sobre las mercancías nacionales, o sea las provenientes de la contracosta, y para cuya recaudación existía una oficina especial, la Administración Principal de Rentas.

Debido a que el derecho consistía en un tanto por ciento del valor de plaza de los efectos introducidos, lo cual originaba un cambio frecuente en los valores, cada año se publicaba la tarifa que debía regir en el Distrito Federal y en los territorios de Baja California y Tepic.[99] Cabe mencionar que para los otros estados también existían tarifas donde se especificaba la cuota que debía pagar cada mercancía, pero cada uno se regía conforme a las necesidades locales y tenían cierta autonomía sobre el control de impuestos.[100]

En la tarifa de portazgo para el Territorio de la Baja California se establecía el monto total que debía pagar cada producto al momento de su introducción (dicho monto variaba según el género). Las mercancías no especificadas pagaban un 12 por ciento sobre el aforo de

[99] *Arancel y tarifas de portazgo,* BAGN, *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1874*, México, 1872-1873, p. XIV.

[100] Tal es el caso de Querétaro, donde el gobierno local determinaba el monto del portazgo. Por ejemplo, hacia 1896, el tanto por ciento al valor de las mercancías en la plaza el día de su introducción consistía en: 20 por ciento sobre el aguardiente, 15 por ciento sobre el mezcal, 5 por ciento sobre el añil y los casimires, 6 por ciento sobre ropa y mercería, 12 por ciento sobre abarrotes, 6 por ciento sobre semillas y 10 por ciento sobre consumo de animales. Ver Blanca Estela Gutiérrez Grageda, "Penélope en las finanzas o la batalla sin fin por las alcabalas. El caso queretano", en Lisette G. Rivera Reynaldos y Martín Pérez Acevedo (coords.), *Querétaro: interpretaciones de su historia: cinco ensayos*, Morelia, Michoacán, UMSNH, Instituto de Investigaciones Históricas, 1998, p.177.

ellas que se hiciera en la Administración de Rentas.[101] Del importe total del derecho de portazgo fijado en la tarifa, el 28 por ciento se aplicaba al municipio en que se hiciera el cobro, quedando el resto de 72 por ciento a favor del Erario Federal. Además se añadía una lista de todos los artículos libres del impuesto y también se estipulaba que las acciones de contrabando debían ser castigadas con la aplicación de triples derechos para quienes incurrieran en dicho delito.[102]

El derecho de consumo era un arancel que se aplicaba sobre el derecho de importación a las mercancías extranjeras; era recaudado por la Aduana Marítima que en su oportunidad turnaba el monto respectivo a la Administración de Rentas y ésta, a su vez, debía otorgar al municipio el 50 por ciento que por ley le correspondía.

Por otra parte, el derecho de bultos consistía en un cobro sobre el consumo de frutos y efectos nacionales que se introdujeran a las poblaciones del territorio; se trataba de un impuesto municipal recabado directamente por el Ayuntamiento. Esto quiere decir que si se transportaban mercancías de La Paz a otra localidad del Distrito, ya fuera por mar o por tierra, debía pagar el derecho de bultos, independientemente del de portazgo que ya había sido pagado por los comerciantes al momento de introducir sus mercancías.

Este impuesto se basaba en una tarifa en donde se especificaba la cantidad exacta que debía pagar cada producto. Cabe hacer notar que algunos productos locales como la panocha, la sal y el cascalote o cortezas del torote, palo blanco y otras para tintes y curtimiento de pieles, se incluían en dicha tarifa. Seguramente a estos tres productos se les asignaba una cuota por tratarse de artículos con mucha demanda tanto dentro del Distrito como fuera de él. En la tarifa de derecho de bultos, para el año de 1892 se establecía que la cuota de la panocha

[101] Este 12 por ciento se especificaba en la tarifa de 1881-1882. Ya para los años fiscales de 1890-1891 y 1892-1893, dicho porcentaje disminuyó al 8 por ciento y se mantuvo estable hasta el momento de la abolición de las alcabalas.

[102] *Tarifa de Portazgo para el territorio de la Baja California en el año económico de 1o. de julio de 1881 a 31 de junio de 1882,* AHPLM, La Paz, agosto 1 de 1881, *Boletín Oficial*, no.18, tomo VI.

era de diez centavos por arroba, la de sal era de cincuenta centavos la tonelada y de cascalote o cortezas, de doce centavos el quintal.[103]

Otro tipo de productos también pagaban este arancel. Por ejemplo, en el mes de enero de 1894 se llevaron algunas mercancías de La Paz a Todos Santos por tierra, que ocasionaron un total de 17 pesos con 78 centavos de cobro de derecho de bultos. De igual forma, de marzo a julio del mismo año, por mar, en distintos pailebots nacionales, se transportaron mercancías a la misma localidad, las cuales sumaron un total de 70 pesos con 31 centavos. Entre los artículos transportados se reportaron manteca, azúcar, arroz, vino del país, aguardiente, mezcal, tejidos del país, tabaco cernido, mantas, géneros de algodón, sombreros de palma, zapatos para señora, jabón, loza labrada y petróleo. Todos ellos pagaban un derecho que oscilaba entre los 10 centavos y 1 peso con 50 centavos por barril, arroba o quintal, siendo para el aguardiente y el mezcal las tarifas más altas.[104]

En este caso, los ingresos que obtuvo el municipio de La Paz por concepto de derecho de bultos fue de 88 pesos con 9 centavos. Aunque no sabemos con certeza qué proporción representaba la contribución de este derecho en las arcas municipales, pues había otros impuestos que se cobraban a comerciantes y habitantes en general,[105] creemos que tenía importancia dado que se aplicaba a las mercancías de mayor consumo entre la población.

[103] *Ley de dotación de fondos municipales para el Territorio de la Baja California*, La Paz, 1892, Tip. del Gobierno, Secretaría de Gobernación, p.3-4, AHPLM, La Paz, agosto de 1892, *Gobernación*, vol.237, exp.100. Un quintal equivale a 4 arrobas = 46 kilogramos.

[104] *Mercancías llevadas de La Paz a Todos Santos*, AHPLM, La Paz, 1894, *Gobernación*, vol.246, exp.s/n.

[105] Impuestos municipales: mercados, fiel contraste, licencias para obras, postes, aguas, expendios al menudeo de licores, cafés y fondas, hoteles y casas de huéspedes, panaderías, casas de empeño, fábricas o expendios de tabacos, almacenes, escritorios y agencias de negocios, caballos, carruajes de particulares y de alquiler, carros, mulas y burros de carga, vacas de ordeña, contribución sobre fincas, diversiones públicas, serenatas a particulares, juegos permitidos, rastro, expendio de carnes, bienes mostrencos, remates, rifas, trapiches, pavimentos, ladrilleras, adjudicación de solares, registro de fierros, instrumentos públicos, legalización de firmas, ramo de tolerancia. *Ley de dotación de fondos municipales*..., p.1-20.

El sistema de contribuciones interiores arriba descrito se mantuvo estable durante la década de los ochenta y el primer lustro de los noventa. Se modificó en 1896, debido a las reformas fiscales que el gobierno porfirista realizó en aquel año en todo el territorio nacional, de las que destaca la abolición de las alcabalas.

La necesidad de abolir las alcabalas y suprimir las aduanas interiores fue porque, además de ser un obstáculo para el desarrollo del comercio nacional, resultaba muy costoso para el gobierno federal mantener dichas aduanas y, por otra parte, los impuestos que recaían sobre las mercancías resultaban muy engorrosos dado que en cada lugar por donde transitaban pagaban una cuota de alcabala. Por tanto, su abolición trajo como consecuencia una apertura comercial que tuvo repercusiones en todos los rincones de la nación, incluyendo al territorio de Baja California.

Para poder abolir las alcabalas y que no se viera afectado el erario fue indispensable sustituirlas por nuevos derechos. En el Distrito Federal, por ejemplo, se creó un nuevo gravamen con el nombre de "timbre de importación", que venía a sustituir al derecho de importación y a otro de internación de mercancías.[106]

Aunque los territorios de Tepic y Baja California se regían bajo la misma norma que el Distrito Federal, hubo algunas modificaciones. En los territorios las reformas fiscales por abolición de las alcabalas recayeron en el aumento de la contribución predial y el derecho de patente. Este último se cobraba a los comerciantes sobre su capital en giro.

En el decreto sobre la abolición de impuestos alcabalatorios en Baja California se notificaba que, a partir del primero de julio de 1896, los derechos de portazgo, consumo y bultos se dejarían de cobrar y, en su lugar, todos los predios del Territorio, ya fueran rústicos

[106] *Administración. Aduanas*, BAGN, *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1895-1896*, México, 1896, p.X-XV.

o urbanos, pagarían el impuesto sobre su valor fiscal; por otro lado, se reduciría a la mitad el mínimo de las cuotas del derecho de patente fijado en la tarifa respectiva, cuando dicho mínimo no excediera de un peso, y a la cuarta parte, cuando fuera de más de un peso.[107]

En el decreto mencionado, el derecho de bultos no desapareció, sólo adquirió una nueva modalidad: tras las nuevas disposiciones, este impuesto se cobraría a razón de un peso, por cada tonelada de mil kilogramos, a todas las mercancías nacionales y extranjeras introducidas al territorio por cualquiera de los puertos habilitados para el comercio de altura y cabotaje. Para el cobro de este derecho, la aduana debía considerar la diferencia entre las mercancías de importación y las de cabotaje.[108]

Se estipuló también que de la suma del producto del derecho de bultos y del de las contribuciones directas (patente y predial) que se recaudasen en el territorio, correspondería el 40 por ciento a los ayuntamientos respectivos, sirviendo de base la contribución predial para determinar la cantidad correspondiente a cada Ayuntamiento.[109]

Notamos tres cambios importantes que se dieron con la abolición de las alcabalas: 1. El derecho de bultos, de ser un impuesto municipal pasó a tener una nueva connotación, ahora gravaría a todo tipo de mercancías, nacionales y extranjeras, por lo que se convertía en un impuesto federal y su recaudación quedaría a cargo de

[107] *Decreto sobre abolición de impuestos alcabalatorios en la Baja California*, AHPLM, México, Mayo 12 de 1896, *Hacienda*, exp.4, leg.IV/V- /L-5/FF-3; *Decreto sobre abolición de impuestos alcabalatorios en la Baja California*, AHGES, Baja California, 1900, *Memoria*, 1587,1.

[108] Para las mercancías de importación, el derecho de bultos se cobraría sobre el total de toneladas de mil kilogramos de peso bruto que arrojara cada pedimento de despacho de mercancías. Si se trataba de mercancías de cabotaje, se cobraría sobre el conjunto de las que correspondieran a cada consignatario, y sirviendo de base para el conjunto del peso, los documentos de envío. Por último se hacía la aclaración de que toda fracción que no excediera de 200 kilos se consideraría exceptuada del derecho de bultos, pero si se excediere de dicha cantidad, se estimaría por una tonelada completa para el pago del mencionado derecho. Artículo 8, *Decreto sobre abolición de impuestos alcabalatorios...*

[109] *Ibid.*

la Aduana Marítima; 2. El derecho de patente se redujo en la cantidad que anteriormente se especificaba en las tarifas; 3. Desapareció el 28 por ciento de portazgo y el 50 por ciento de consumo que obtenían los municipios como subvención federal.

El hecho de que el derecho de bultos pasara a ser federal y que desapareciera el de portazgo, ocasionó un desajuste en los ingresos de los municipios que dejaron de recibir beneficios del cobro de dichos impuestos. Tal fue el caso del ayuntamiento de San Antonio, cuyo representante envió un documento a la Secretaría de Gobernación señalando que, "la abolición de los derechos de portazgo y de bultos [el municipal] en el Distrito, ha privado a este municipio de la fuerte cantidad que percibía como producto de estos ramos"; además, suplicaba al presidente de la República disponer alguna medida para salvar al municipio de la bancarrota que lo amenazaba.[110]

Con respecto al derecho de patente, cabe mencionar que para acordar el nuevo monto de las cuotas que debían pagar los comerciantes por su capital en giro se formó, en 1896, una Junta Calificadora compuesta por cinco vocales: el jefe de la oficina recaudadora, el administrador o agente del Timbre, el presidente del Ayuntamiento y dos propietarios o comerciantes, escogidos uno por el jefe de la oficina y el otro por el presidente del Ayuntamiento. Dicha Junta tenía que cuidar que el total del monto de las cuotas produjera, por lo menos, el doble de la cantidad que se obtuvo con arreglo al padrón correspondiente al quinto bimestre del año económico anterior.[111]

En el caso del puerto de La Paz, la Junta Calificadora, para establecer el derecho de patente que debían pagar los comerciantes —tal como lo indicaba la ley— se basó en las introducciones que hicieron éstos al puerto en el año de 1895. Esto generó una inconformi-

[110] *Derecho de bultos y portazgo. El ayuntamiento de San Antonio dice que debido a la supresión de tales derechos han disminuido notablemente sus ingresos*, AHPLM, El Triunfo, agosto 28 de 1896, *Hacienda*, vol.284, exp.9, leg.IV/V- /L-8/FF-6.

[111] Artículo 3, *Decreto sobre abolición de impuestos alcabalatorios...*

dad entre los grandes comerciantes, quienes, como propietarios de las casas con mayor capital, debían pagar una cantidad mayor por concepto de dicha cuota de patente. Se vieron desfavorecidos al generarse una apertura comercial hasta antes inexistente en la región. Quizá fue ésta la mayor consecuencia de la abolición de las alcabalas en el territorio de la Baja California y en particular, de La Paz. Veamos por qué.

Según pudimos constatar en un documento que los grandes comerciantes de La Paz enviaron al Presidente de la República con el fin de manifestar su desacuerdo ante los nuevos impuestos a pagar,[112] el problema principal fue que hasta antes de la abolición de las alcabalas, los comerciantes al por menor eran consumidores de los mayoristas.

Antonio Ruffo, Hidalgo y Compañía, Carlos C. Cornejo, T. F. Cabezud, B. Cabezud, Miguel González e hijos y Viosca Hermanos argumentaban que la existencia de un derecho como el de portazgo, que se había cobrado sobre todas las mercancías nacionales que se introducían al territorio, había mantenido un mismo nivel de impuestos y por lo mismo los precios de expendio no se alteraban, debido a que para los pequeños comerciantes era muy costoso traer sus propias mercancías.

Al momento en que se suprimió el derecho de portazgo, la mayoría de los establecimientos pequeños tuvieron oportunidad de acceder al intercambio mercantil de manera independiente, pues el único derecho a pagar, además del de tonelaje,[113] era el de patente y, como éste se gravaba sobre el capital en giro, sus cuotas eran muy bajas.

[112] El documento fue firmado por Antonio Ruffo, Hidalgo y Cía., C.C. Cornejo, T.F. Cabezud, B. Cabezud, Miguel González e hijos y Viosca hermanos. *Ocurso de algunos comerciantes de este puerto pidiendo que se substituya con un tanto por ciento sobre ventas la nueva contribución de patente*, AHPLM, La Paz, julio 16 de 1896, *Hacienda*, vol.283, exp.12, leg.IV-/V- / L6-/FF4.

[113] Impuesto que se cobraba a los buques sobre el número de toneladas brutas de arqueo que medía el buque. Se aplicaba sólo a los buques de vela, pero, a partir de 1898, también a los de vapor.

Por otro lado, los grandes comerciantes temían que el mineral de El Triunfo también dejara de consumirles a ellos; decían al respecto:

> [...] El mineral de El triunfo, que ha sido también una plaza de consumo para el comercio de este puerto, va probablemente a dejar de serlo en lo adelante, debido a que la negociación minera establecida en aquel lugar, y que ha sido uno de los más importantes elementos de nuestra vida mercantil, además de que ha reducido de una manera sensible sus trabajos, ha establecido últimamente en dicho mineral una tienda de raya para proveer a sus trabajadores, introduciendo ahora directamente las mercancías que en gran parte se nos consumían, agregándose a esta otra desventaja para nuestras ventas la de que la cuotización por patente que se hizo en aquel lugar, es más baja, no obstante de ser igual a las nuestras, la importancia de algunas de aquellas casas de comercio, lo que las coloca en las mismas ventajosas condiciones que al comercio al por menor de este puerto. [...][114]

Podemos advertir que la mayor preocupación de los grandes comerciantes fue que con las reformas fiscales tenderían a perder su clientela y, por lo tanto, reducir sus ganancias.

Observamos también que se dio una apertura comercial en un lugar donde aparentemente no era necesaria porque no existían los problemas de otros estados donde había aduanas interiores y la carga impositiva por concepto de alcabalas era muy fuerte. Sin embargo, el efecto de la abolición de las alcabalas en el territorio peninsular dio como resultado una fractura del monopolio de los grandes comerciantes que habían tenido el control del comercio en el Partido Sur.

[114] *Ocurso de algunos comerciantes de este puerto*…, AHPLM, La Paz, julio 16 de 1896, *Hacienda*, vol.283, exp.12, leg.IV-/V- /L6-/FF4.

Posiblemente otra consecuencia de las reformas fiscales fue la reducción del comercio ilícito —frecuentemente practicado en las costas peninsulares—, ya que a partir de entonces más gente tenía acceso a practicar el comercio de cabotaje para traer mercancías de la contracosta e introducirlas al territorio pagando sólo una pequeña cantidad por concepto de impuestos.

Contribuciones exteriores

Los impuestos sobre importaciones y exportaciones recaían sobre las mercancías nacionales que se enviaban al mercado extranjero y las que se traían de éste al puerto de La Paz. De la recaudación de este tipo de contribuciones se encargaba la Aduana Marítima. En los estados generales de dicha oficina se detallaban los ingresos y egresos de la misma.

En los ingresos se contemplaban diversos rubros, entre ellos los derechos por importación, consumo, exportación de plata, de orchilla, de perla y de guano, así como los derechos de toneladas y almacenaje. En cambio, los egresos se repartían fundamentalmente en los sueldos de los empleados de la oficina y en aportes de la aduana a la Capitanía del puerto, al municipio de La Paz y a la Tesorería General.[115] [apéndice 2].

Lo que aquí nos interesa analizar es lo concerniente a los ingresos de la Aduana para conocer los aranceles a que estaban sujetas las mercancías que se comerciaban con el extranjero. Estamos conscientes de que sería importante también analizar la participación de las recaudaciones de la Aduana Marítima en los ingresos municipales y

[115] Entre los egresos de la Aduana Marítima de La Paz, encontramos que también se destinaba una parte a obras públicas de gran importancia para la nación pero que nada tenían que ver con Baja California, como es el caso del ferrocarril central o del ferrocarril interoceánico. [apéndice 2].

federales. Sin embargo, un análisis de esta naturaleza, implicaría contemplar en conjunto los estados de valores y los cortes de caja de las tres dependencias de recaudación fiscal: la Aduana Marítima, la Administración Principal de Rentas y el Ayuntamiento, lo cual representa un problema en cuanto a fuentes se refiere porque no es fácil encontrar —quizá ni existan— todos los documentos necesarios que permitan comparar diversos años entre sí.

Con respecto a este último punto, nos percatamos de que la Administración Principal de Rentas, además de cobrar los impuestos federales sobre el comercio interior (portazgo, consumo, terrenos baldíos y legalización de firmas), también recibía de las aduanas marítimas de San José del Cabo, de Santa Rosalía, de San Lucas y de Mulegé, el total de la recaudación del portazgo, consumo y derechos municipales que obtuvieron en sus dependencias. Esto quiere decir que dicha oficina tenía una relación directa con la federación, por lo que no podemos sopesar la verdadera participación de los ingresos de la Aduana Marítima de La Paz en los ingresos federales. Creemos que ambas instancias fueron significativas, pero las fuentes no nos han permitido marcar los límites ente una y otra.[116]

Sabemos que a nivel municipal la Aduana subvencionaba a los municipios con el 1.25 por ciento sobre derechos de importación, el 50 por ciento sobre derechos de consumo y el 2 por ciento sobre confiscaciones y multas para hospitales,[117] aunque no contamos con la información pertinente para determinar si se trataba de un ingreso importante en dichos municipios.

Por las limitaciones mencionadas, hemos optado por presentar únicamente la descripción de cada una de las contribuciones sobre importaciones y exportaciones y su participación dentro de los

[116] En el año de 1896 desapareció la Administración Principal de Rentas y se refundió en la Aduana Marítima, pero desconocemos como se dio exactamente la nueva organización administrativa.

[117] *Cuestionario sobre el Estado enviado al Jefe Político, proveniente de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, AHPLM, La Paz, 1893, *Hacienda*, vol.238, exp.30.

ingresos totales de la Aduana; para ello nos basamos en el análisis de los estados generales de los ingresos y egresos de la Aduana Marítima de La Paz en los años fiscales de 1885-1886, 1886-1887, 1890-1891 y 1891-1892.[118]

El derecho de importación se cobraba sobre el valor de las mercancías extranjeras. Ignoramos cuál fue la tarifa de este impuesto, pero seguramente existieron listas donde se especificaba el monto que debía pagar cada producto. Tenemos noticia de que se trataba de cuotas altas; Inés Herrera Canales menciona que, en el periodo de 1821 a 1880, este impuesto varió entre un 25 y un 40 por ciento sobre el valor de las mercancías y que se fue incrementando en los siguientes años.[119]

Más adelante veremos que gran cantidad de mercancías extranjeras eran introducidas por los grandes comerciantes del puerto de La Paz para su venta en el Distrito Sur, desde artículos de tipo alimenticio, hasta aquellos de tipo industrial y de lujo.

El impuesto del derecho de consumo era recaudado por la internación de mercancías extranjeras. Según decreto del 1 de noviembre de 1875, consistía en un 2 por ciento sobre el derecho de importación;[120] esto fue modificado posteriormente, pues ya para 1886 ascendía al 5 por ciento.[121]

El derecho de exportación de orchilla era de 10 pesos por tonelada de mil kilogramos;[122] en 1889-1890 se especificaba que la tone-

[118] Para consultar los documentos originales, ver apéndice 2.

[119] Herrera Canales, *op. cit.*, p.450.

[120] *Decreto de derecho de consumo sobre efectos extranjeros*, AGN, Baja California, junio 30 de 1875, *Hacienda*, leg.1323.

[121] *Estado General de los ingresos y egresos habidos en el año fiscal de 1886 a 1887 en la Aduana Marítima de La Paz*, AHPLM, La Paz, julio 30, de 1887, *Hacienda*, vol.216 bis, exp. no.10.

[122] *Decreto del Congreso de la Unión de contribuciones sobre importaciones y exportaciones*, AHPLM, La Paz, junio 10 de 1882, *Boletín Oficial del Gobierno de la Baja California*, año V, núm.[documento dañado], vol.172 bis, leg.IV-V-170-b/L-06/FF-3; AHPLM, México, junio 27 de 1883, *Hacienda*, vol.181, doc.no.12, leg. IV/V- /L-6/FF-17.

lada se computaba con arreglo a las prescripciones para el arqueo de embarcaciones mercantes.[123]

Si bien la exportación de orchilla reportó algún ingreso en la aduana de La Paz, su mayor exportación se realizó por el puerto de Bahía Magdalena, donde existía una Aduana Marítima que regulaba la actividad comercial.

El derecho de extracción de concha perla consistía en el cobro de 8 pesos por tonelada de concha perla,[124] este monto era cubierto por los comerciantes y/o armadores cuando llegaban al puerto con la carga obtenida en sus buceos.

El derecho de extracción de guano era de 5 pesos por tonelada, y luego disminuyó a 80 centavos, más 20 centavos que se daban a la Secretaría de Fomento.[125]

Hemos condensado los impuestos por exportación de plata y oro pasta en el impuesto de minería, el cual, según documentos legales de la época, la plata y el oro en pasta que se dirigieran a puertos y fronteras, caminarían con guía, misma que debería constar el pago del 2 por ciento de minería; sin dicha guía se consideraría contrabando el traslado de estos productos.[126] En 1882-1883 se especificaba que los metales preciosos pagarían el derecho de medio por ciento sobre el valor de la plata y el cuarto por ciento sobre el del oro, determinando ambos valores por sus respectivas leyes.[127]

El derecho de capitanía de puerto era el que se cobraba sobre toneladas y calado de los buques. Hasta 1898, el derecho de toneladas

[123] *Ley de Ingresos y presupuesto de Egresos para el año fiscal de 1889-1890*, AGN, *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1895-1896*, México, 1892, p.3.

[124] *Pago de derechos por extracción de concha perla. Félix Gibert*, AJDBCS, La Paz, 1884, *Juicios de amparo*, exp.14/884.

[125] Castro Liera, *op. cit.*, p.179.

[126] Para el cobro de este impuesto se tenían los siguientes valores: kilogramo de plata, 39 pesos 10 centavos y kilogramo de oro, 643 pesos 52 centavos. *Prevenciones para la circulación de plata y oro en pasta en el Territorio de la Baja California*, AHPLM, Todos Santos, 1891, *Hacienda*, vol. 216, exp.4; AHPLM, México, enero 31 de 1891, *Hacienda*, vol.240, exp. no.4, leg. IV-/V- /L-1/FF.

[127] *Decreto del Congreso de la Unión de contribuciones sobre importaciones y exportaciones...*

se aplicaba únicamente a los buques de vela. Con esto se establecía desigualdad entre los buques de vela y de vapor, por lo que en 1898 se decretó que el derecho de toneladas se cobraría a todo buque mercante, nacional o extranjero, cargado o en lastre, que arribara a cualquier puerto de la República, sobre el número de toneladas brutas de arqueo que midiera el buque. Siendo el importe de 10 centavos por tonelada a los buques de vela y 6 centavos por tonelada a los buques de vapor.[128]

El derecho de confiscaciones y multas era obtenido al castigar alguna acción de contrabando, una parte era para aprehensores y el 2 por ciento se destinaba a hospitales.

El producto del derecho de 2 por ciento mejoras de puertos se obtenía de las multas que se imponían por falta a la observancia de la Ordenanza de Aduanas Marítimas y Fronterizas.[129]

El 10 por ciento gastos de aprehensiones se refiere a las aprehensiones de mercancías de contrabando.

El derecho de almacenaje era una cuota que se recaudaba cuando las mercancías tenían que permanecer en los almacenes de la Aduana Marítima.

Otros impuestos que no se incluyen en los estados generales de la Aduana Marítima de La Paz aquí analizados, pero que también se cobraban, tenían que ver con la cuestión marítima: el derecho de patente[130] y el derecho de practicaje. El primero era un impuesto sanitario que se aplicaba en puertos y fronteras para evitar la propagación de enfermedades; este derecho comprendía la visita y salida de los buques, causando determinada cuota, según la tarifa

[128] *Decreto sobre el pago de derecho de toneladas*, AGN, *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1898-1899*, México, 1902, p.3-8.

[129] *Circular sobre las multas impuestas por falta a la Ordenanza de Aduanas Marítimas y Fronterizas*, AHPLM, La Paz, 1892, *Gobernación*, vol.225 bis, exp.s/n.

[130] No hay que confundir este *derecho de patente* que se refiere a cuestiones marítimas de aquel *derecho de patente* que cobraban los municipios a los comercios sobre su capital en giro.

establecida.[131] El otro se cobraba en algunos puertos donde se hacía necesario este servicio para que las embarcaciones pudieran acceder al puerto, guiadas por el piloto práctico hasta su destino. La tarifa del derecho de practicaje dependía del tipo de embarcación.[132]

Todas los derechos sobre importaciones y exportaciones mencionados, excepto los dos últimos, formaban parte de los ingresos de la Aduana Marítima de La Paz. En el cuadro 2 resumimos la participación de cada uno de ellos en los años fiscales de 1885-1886, 1886-1887, 1890-1891 y 1891-1892.

CUADRO 2
PARTICIPACIÓN DE LAS CONTRIBUCIONES SOBRE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES EN LOS INGRESOS DE ALGUNOS ESTADOS GENERALES DE LA ADUANA MARÍTIMA DE LA PAZ

Derechos	1885-1886 %	1886-1887 %	1890-1891 %	1891-1892 %
Importación	81.23	86.13	87.0	85.92
Consumo (5%)	3.93	4.31	4.3	4.29
Exportación de plata pasta	3.05	3.53	--	--
Exportación de orchilla	2.35	0.57	0.1	0.05
Extracción de concha-perla*	1.23	0.72	1.3	1.95

131 En 1894, dicha tarifa se aplicaba de la siguiente manera: a los buques nacionales y extranjeros con destino a un puerto extranjero: de vapor 5 pesos, de vela 3 pesos; a los buques extranjeros o nacionales con destino a puertos nacionales: de vapor 3 pesos, de vela 2 pesos. *Ley de impuestos sanitarios en puertos y fronteras*, AHPLM, México, Mayo 15, 1894, *Gobernación*, vol.270, exp.28, leg. IV/V- /L-5/FF.

132 A los buques de altura, se cobraba sobre pie calado del buque y a los de cabotaje, una cantidad fija señalada por la ley. *Circular sobre lo que debe considerarse como tráfico de altura y de cabotaje, para el cobro de derechos de practicaje*, AGN, *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1906-1907*, México, 1909, p.27.

Derechos	1885-1886 %	1886-1887 %	1890-1891 %	1891-1892 %
Extracción de guano	1.07	--	--	--
Confiscaciones y multas	2.21	0.79	0.2	2.33
2% mejoras de puertos	--	--	1.7	1.72
Otros	4.93	3.95	2.7	3.75
TOTAL**	100	100	100	100

* En los años fiscales de 1891-1891 y 1891-1892, el concepto de este derecho es: "pesca de perla, ballena, etc.".
** El total en pesos de los ingresos en los 4 años fiscales fue el siguiente:
En 1885-1886: $70,959.93.
En 1886-1887: $71,335.22.
En 1890-1891: $131,716.35.
En 1891-1892: $138,371.71.

OTROS:
Para 1885-1886: Derecho de almacenaje, derecho de toneladas, confiscaciones y multas, 2 por ciento para hospitales, depósitos, préstamos de pronto reintegro, reintegros por anticipo de sueldos, existencia del año anterior.
Para 1886-1887: Depósitos, Tesorería general de la Federación, derecho de toneladas, préstamos de pronto reintegro, capitanía de puerto, municipalidad del puerto, 2 por ciento para hospitales, derecho de almacenaje, recibos provisionales ½ por ciento, derecho de exportación oro pasta, existencia del año anterior.
Para 1890-1891: Derecho de toneladas, depósitos, 2 por ciento hospitales, obras en los puertos, aprovechamiento, rezagos de impuestos, sueldos de empleados.
Para 1891-1892: Derecho de toneladas, derecho de almacenaje, confiscaciones y aprehensiones, 2 por ciento para hospitales, depósitos, 10 por ciento gastos de aprehensiones, vapores guarda-costas (reintegro), aprovechamientos del erario.

FUENTE:
1885-1886: *Estado general que manifiesta el ingreso y egreso de numerario que ha tenido esta aduana durante el año fiscal de 1885-1886*, AHPLM, La Paz, Julio 15 de 1887, *Hacienda*, vol.216 bis, exp.no.10.
1886-1887: *Estado general de los ingresos y egresos habidos en el año fiscal de la Aduana Marítima de La Paz*, AHPLM, La Paz, julio 15, 1887, *Hacienda*, vol.216 bis, exp.no.10.
1890-1891: *Estado general de valores que manifiesta los ingresos y egresos que ha tenido esta aduana durante el año fiscal de 1890 a 1891*, AHPLM, La Paz, Julio 18 de 1891, vol.243, doc. no.15, leg.IV/V- / L-7/FF-4.
1891-1892: *Estado general de valores que manifiesta el ingreso y egreso habido en esta aduana durante el año fiscal de 1o. de Julio de 1891 a 30 de Junio de 1892*, AHPLM, La Paz, Julio 1o. de 1892, *Hacienda*, vol.252, exp.3, leg.IV/V- /L-7/14-FF.

Vemos que el derecho de importación ocupa el primer lugar en los ingresos, en todos los años analizados está por arriba del 80 por ciento, esto nos da una idea de la trascendencia que tenía el comercio de mercancías extranjeras en la región. Ligado a este derecho, por cobrarse sobre la importación, está el de consumo, cuya participación se ubica en segundo término.

Los impuestos sobre confiscaciones y multas y mejoras de puertos, así como los que contemplamos en "otros", son de carácter administrativo, para el control de la propia Aduana. De éstos, el que se refiere a confiscaciones y multas es el que mayores ingresos reportaba a la Aduana Marítima. Suponemos que esto se debe a que el comercio ilícito fue muy frecuente en la región.[133] Cuando una mercancía era confiscada a una persona a quien se le sorprendía realizando intercambios ilegales se le castigaba con triples derechos. También ingresaban a este rubro el producto de los remates de mercancías en depósito efectuados por la Aduana.

En relación con los ingresos por extracción y exportación de productos naturales, la plata ocupó el primer lugar de las exportaciones, en los años fiscales de 1885-1886 y 1886-1887, con un 3.05 por ciento y 3.53 por ciento respectivamente. En los mismos años, la orchilla alcanzó el 2.35 por ciento y 0.57 por ciento, mientras que la concha perla el 1.23 por ciento y 0.72 por ciento.

Por otro lado, si analizamos de forma global las exportaciones e importaciones por años fiscales en la Aduana Marítima de La Paz, vemos que las exportaciones fueron superiores durante el periodo que va de 1877 a 1911. [cuadros 3 y 4].

133 Véase apartado sobre comercio ilícito al final de este capítulo.

CUADRO 3
COMERCIO EXTERIOR DE LA ADUANA MARÍTIMA DE LA PAZ, 1877-1910

Año fiscal	Exportación pesos	Importación pesos	Balanza Comercial pesos
1877-1878	704495	---	704495
1878-1879	538937	---	538937
1879-1880	688666	---	688666
1880-1881	758373	---	758373
1881-1882	643826	---	643826
1882-1883	695929	---	695929
1883-1884	506893	---	506893
1884-1885	499564	---	499564
1885-1886	491027	---	491027
1886-1887	598610	---	598610
1887-1888	667392	---	667392
1888-1889	752859	204901	547958
1889-1890	652719	219844	432875
1890-1891	803802	---	803802
1891-1892	826946	---	826946
1892-1893	960760	284105	676655
1893-1894	490615	167986	322629
1894-1895	691001	116568	574433
1895-1896	763944	221007	542937
1896-1897	430144	123419	306725
1897-1898	823943	119319	704624
1898-1899	914189	196497	717692
1899-1900	622848	294451	328397
1900-1901	698076	209305	488771
1901-1902	760358	181883	578475
1902-1903	470442	216473	253969
1903-1904	617024	271164	345860
1904-1905	840600	156038	684562

▶

Año fiscal	Exportación pesos	Importación pesos	Balanza Comercial pesos
1905-1906	701781	181519	520262
1906-1907	512133	90191	421942
1907-1908	408171	275730	132441
1908-1909	508493	160748	347745
1909-1910	607602	212259	395343
1910-1911	528597	218784	309813

FUENTE: Cuadro elaborado con base en: *Estadísticas Históricas de México*, México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1986, tomo II. Exportación: pp.690-691; Importación: pp.697-698.

NOTAS: Para los años fiscales de 1873-1874, 1874-1875,1875-1876,1877-1878, 1878-1879, 1880-1881, 1882-83, 1883-1883, 1884-1885, 1885-1886, 1886-1887, 1887-1888, no aparecen las cantidades en pesos de las exportaciones e importaciones, por lo tanto no podemos saber en realidad cual es la balanza comercial en esos años.

CUADRO 4
PROPORCIÓN DEL FLUJO COMERCIAL EN LA ADUANA MARÍTIMA DE LA PAZ, 1877-1910

Año	Exportación %	Importación %
1877-1878	100%	0%
1878-1879	100%	0%
1879-1880	100%	0%
1880-1881	100%	0%
1881-1882	100%	0%
1882-1883	100%	0%
1883-1884	100%	0%
1884-1885	100%	0%
1885-1886	100%	0%
1886-1887	100%	0%
1887-1888	100%	0%
1888-1889	79%	21%
1889-1890	75%	25%
1890-1891	100%	0%

Año	Exportación %	Importación %
1891-1892	100%	0%
1892-1893	77%	23%
1893-1894	74%	26%
1894-1895	86%	14%
1895-1896	78%	22%
1896-1897	78%	22%
1897-1898	87%	13%
1898-1899	82%	18%
1899-1900	68%	32%
1900-1901	77%	23%
1901-1902	81%	19%
1902-1903	68%	32%
1903-1904	69%	31%
1904-1905	84%	16%
1905-1906	79%	21%
1906-1907	85%	15%
1907-1908	60%	40%
1908-1909	76%	24%
1909-1910	74%	26%
1910-1911	71%	29%

FUENTE: Cuadro elaborado con base en: *Estadísticas Históricas de México*, México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1986, tomo II. Exportación: pp.690-691; Importación: pp. 697-698.

NOTAS: La cantidad representada es el resultado de la suma total de la exportación más la importación. Para los años fiscales de 1873-1874, 1874-1875,1875-1876,1877-1878, 1878-1879, 1880-1881, 1882-83, 1883-1883, 1884-1885, 1885-1886, 1886-1887, 1887-1888, no aparecen las cantidades en pesos de las exportaciones e importaciones, por lo tanto no podemos saber cual es la verdadera proporción.

En los cuadros anteriores la balanza comercial en el puerto de La Paz es favorable, lo que puede significar que, a pesar de que en los estados generales de la Aduana Marítima de La Paz la proporción de las importaciones es mayor a la de las exportaciones, el valor de los productos de exportación era mayor.

De lo que sí estamos seguros es de que los productos naturales se exportaban al extranjero y que éstos intervenían en el mercado internacional.[134]

Mercado y mercancías

Con base en la recaudación del derecho de portazgo en el puerto de La Paz para el año fiscal de 1881-1882, hemos podido saber qué tipo de mercancías se introducían al territorio y qué participación tenían en el total de las introducciones al puerto.

Para este análisis nos hemos basado en el total de derechos que pagaba cada mercancía según la cuota de portazgo que le correspondía. Cabe aclarar que en esto tienen que ver tanto la cantidad del producto introducido como la cantidad de derecho que pagaba, es decir, en algunos casos la cantidad es mucha y la cuota es baja (como el maíz o el frijol) y en otros la cantidad es mucha y la cuota es alta (como las bebidas y tabacos), lo cual parecería ocasionar un problema para su estudio. No obstante, consideramos que es pertinente partir del monto total de derechos para determinar el lugar que ocupan las mercancías en el total de las introducciones al puerto de La Paz, pues independientemente de la diferencia entre cantidad y cuota, son datos que se acercan a la realidad. De cualquier forma, en el anexo 3 incluimos una copia del documento original, para quien se interese en consultarlo y/o efectuar un análisis distinto al nuestro.

[134] En un documento de 1882, encontramos una lista de productos peninsulares exportados al puerto de San Francisco, California: 250 toneladas de sal, 144 barriles de orchilla, 955 cueros, 130 sacos de metal, 57 bultos de pieles, 60 sacos de conchas, 3 sacos de damian, 4 cajas de animales marinos y 122 cajas de limones. *Importaciones y exportaciones y movimiento marítimo entre el puerto de San Francisco y los mexicanos del Pacífico durante el mes de septiembre pasado*, San Francisco, octubre 4 de 1880, AHPLM, La Paz, junio 16 de 1882, *Fomento*, exp.no.45.

Dividimos todas las mercancías en ocho rubros: alimentos, bebidas y tabaco, telas y vestido, varios usos, animales, aditamentos para animales, utensilios de la casa y otros. [cuadro 5].

CUADRO 5
PARTICIPACIÓN DE LAS MERCANCÍAS EN LAS INTRODUCCIONES NACIONALES AL PUERTO DE LA PAZ

Alimentos	48%
Bebidas y Tabaco	33%
Telas y Vestido	8%
Varios usos	6%
Animales	2%
Aditamentos para animales	2%
Otros	1%
Utensilios de la casa	0%
TOTAL	100%

Cuadro elaborado según la *Noticia general de las mercancías nacionales introducidas a este puerto en el año fiscal que comienza el 1o. de julio de 1881 y concluye el 30 de junio de 1882*, AHPLM, La Paz, julio 1 de 1882, vol.173, leg.IV-/V-/7.

De las mercancías que se internaban al territorio y debían pagar el derecho de portazgo, según la tarifa respectiva, los alimentos ocuparon el primer lugar. [cuadro 5]. En páginas anteriores vimos que en el Distrito Sur había cultivos de frutas, panocha y algunos como el frijol o la papa; sin embargo, no existía la producción de muchos otros alimentos, por lo que fue necesario importarlos de la contracosta o del extranjero.[135]

Los de mayor demanda en el territorio eran el arroz, el azúcar, el café, el frijol, la harina, el maíz, la manteca y la panocha,[136] aunque

[135] A lo largo de nuestro estudio hemos notado que los productos alimenticios provenían en su mayoría de los estados vecinos de Sonora o Sinaloa.

[136] A pesar de haber producción local de panocha, en épocas de sequía se requería su introducción del exterior.

también otros como el alpiste, la cebada, el cacahuate, el garbanzo y el ajonjolí. También se introducían en menor medida aceite de pescado, aceitunas, cominos, cacao, chocolate, chile, dulces, galletas, fruta seca, hielo, miel, papa, queso y vinagre.

Podemos observar que algunos alimentos de consumo básico como las aves, las frutas, las verduras, los huevos y el pescado no reportaban ningún derecho de portazgo. Esto no quiere decir que no se internaron al territorio, la razón es que estos artículos se incluían en la lista de efectos libres de derecho de portazgo, según la tarifa de 1881-1882.[137]

Las bebidas y el tabaco, con una participación del 33 por ciento, ocupaban el segundo lugar en las introducciones: se trataba de aguardiente de mezcal, aguardiente de caña, vino de uva y tabaco en varias modalidades (labrado en puros, labrado en cigarros, cernido o en rama). De estos, el aguardiente de mezcal era el que más se importaba; el de caña y el vino de uva se producía en el Distrito Sur, por lo que el volumen de la importación fue menor. Debemos aclarar que, en el caso de las bebidas y tabacos, era muy alta la cuota de portazgo que les correspondía pagar: oscilaba entre 60 centavos y 6 pesos por barril, arroba o millar, mientras que de los productos alimenticios se cotizaba abajo de un peso por arroba, barril o docena (excepto los no incluidos en la tarifa, que en ese año de 1881-1882 era del 12 por ciento sobre su valor, como es el caso del hielo, la miel y el vinagre). [anexo 3].

En el siguiente cuadro vemos con detalle las cantidades de mercancía que se introdujeron en el año fiscal de 1881-1882:

[137] *Tarifa de Portazgo para el Territorio de la Baja California en el año económico de 1o. de julio de 1881 a 31 de junio de 1882,* AHPLM, La Paz, agosto 1 de 1881, *Boletín Oficial*, no.18, tomo VI.

Cuadro 6
Bebidas y tabaco que entraron al puerto en el año fiscal de 1881-1882

Mercancía	Peso o medida	Cantidad
Aguardiente mezcal	Barril	1085
Aguardiente de caña	Barril	8
Vino de uva	Barril	38 1/2
Tabaco labrado en puros	Millar	380275
Tabaco labrado en cigarros	@	852 1/2
Tabaco cernido	@	53
Tabaco en rama	@	268 3/4

Cuadro elaborado según la *Noticia general de las mercancías nacionales introducidas a este puerto en el año fiscal que comienza el 1o. de julio de 1881 y concluye el 30 de junio de 1882*, AHPLM, La Paz, julio 1 de 1882, vol.173, leg.IV-/V-/7.

Por el volumen de las introducciones, creemos que se trataba de bienes de consumo con una fuerte demanda entre los habitantes de la península, en particular los del sector social acomodado, quienes tenían la capacidad económica para adquirir este tipo de productos.

Las telas y vestidos ocupaban el tercer lugar del total de las introducciones. Se traían diferentes tipos de telas: lana, mantas, algodón, gamuzas; además de rebozos, medias, toquillas, zarapes, chanclas, huaraches; varios tipos de sombreros y zapatos para adultos y para niños. De todos estos productos, la manta, los sombreros de fieltro y los zapatos para adulto fueron los que más ingresos generaron por concepto de portazgo, no tanto por la cuota sino por el volumen que se introducía, lo cual quiere decir que eran mercancías de fuerte consumo entre los habitantes del Partido Sur del Distrito.

En lo referente exclusivamente al rubro de telas y vestido, creemos que la razón de que no se introducía ropa de la contracosta se debió a que los comerciantes tuvieron más éxito al traer los productos confeccionados del extranjero, quizá porque eran más accesibles y de mejor calidad o porque los consumidores buscaban las

modas norteamericanas o francesas, o tal vez sean ambas razones. Asimismo, es posible que la manta y el algodón se hayan utilizado para elaborar el vestido del sector trabajador de la población, que difícilmente podía acceder a la ropa extranjera. Por otro lado, cabe mencionar que la gamuza era la tela que se utilizaba para confeccionar la vestimenta de los rancheros, por eso no es extraño que su introducción haya sido indispensable.

En el rubro de varios usos, hemos incluido artículos tales como cordeles, cinchos, cera labrada, fósforos, guantes, jabón, herrajes, sogas, cepillos, todos ellos de uso doméstico pero que no especifican una función determinada. De aquí los más importantes son el jabón y los fósforos que se introducían en grandes cantidades y reportaban una cuota de 18 centavos la arroba y 24 centavos la pieza, respectivamente.

La actividad ganadera era importante en la región del Partido Sur, por lo que no era necesario introducir ganado sino sólo en pequeña escala. Los animales que se introducían al puerto eran los borregos o carneros, becerrillos, baquerillos, cerdos, caballos y lechones. De ellos, los cerdos ocupaban el primer lugar en la lista y los otros se importaban en menor medida.

Después tenemos los aditamentos para animales, que se introducían al puerto de La Paz, dado que en el territorio el único medio de transporte eran las mulas, los caballos y las carretas jaladas por ellos. Así, se traían albardones, badanas, cabestros, cabezadas, correones, cuartas, frenos, riendas, sillas de montar, vaquetas y vaquetillas.[138] A pesar de que dichos aditamentos no se introducían en grandes cantidades ni reportaban altas cuotas de derecho, eran mercancías de suma importancia por la utilidad que implicaba para

[138] Algunas de estas palabras se usaban en español antiguo y otras aún son utilizadas actualmente por los rancheros; a continuación daremos las definiciones. Albardones: silla de montar inglesa; badanas: tipo de piel blanca utilizada para arreos de caballería; cabestros: cuerda hecha con crin de caballo para jalar a las bestias; cabezadas: se utilizan para el hocico y orejas; correones: tipo de reata chica; cuartas: ramal para pegar al animal.

los rancheros de la región. En el rubro de otros, que según nuestra clasificación representa el 1.03 por ciento del total de las introducciones, hemos englobado diferentes tipos de mercancías: alquitrán, arguenos, caladines,[139] cobre, coronas de ixtle, cal, cohetes, cochinilla fibra, jarcia (aparejos y cuerdas de un buque), juguetes, cortes de loza, lazas, marcos, mariguana, pólvora, pegadura, perfumería, preparaciones oficiales y tequesquite. La mayoría de estos productos no estaban incluidos en la tarifa de derecho de portazgo, por lo que pagaban el 12 por ciento sobre el valor de su precio. Se traían en pequeñas cantidades y ninguno de ellos jugaba un papel importante como mercancías de consumo, excepto los cohetes, la pólvora y la jarcia; los dos primeros porque eran utilizados en los trabajos mineros o en la pesca y el segundo porque se necesitaba para los buques o para la pesca.

Por último, encontramos los utensilios de la casa, de los que sólo se introducían algunos como hamacas, colchas, sofás de madera, cedazos, cucharas, canastas, casos de cobre, metates, petates y toallas. Al igual que los anteriores, se introducían en pequeñas cantidades y la mayoría de ellos pagaba el 12 por ciento de su valor. Otras mercancías que podrían enmarcarse como de utensilios de la casa, eran las escaleras de mano; escobas de palma, popote, etc.; escobetas de ixtle, raíz, etc.; loza corriente. Manos de metate y muebles de madera ordinaria estaban exentos del pago de derecho de portazgo, por lo que es muy posible que algunas de ellas se hayan introducido al territorio.[140]

Entre todas esas mercancías que pagaban el derecho de portazgo no aparece ninguna de uso industrial. La razón es porque en los reglamentos y leyes dictados durante el gobierno porfirista aparece

[139] El alquitrán se utilizaba para curtir pieles; los arguenos son sacos que se llevan al hombro para distribuir el peso; los caladines son instrumentos que usaban los comerciantes para sacar muestras de bultos cerrados cuyo contenido eran almendras, cacao o semillas.

[140] *Tarifa de Portazgo para el territorio de la Baja California...*

la idea de fomentar cualquier tipo de industria, productos como el azogue, el carbón de madera, las destiladoras, los instrumentos de agricultura, la maquinaria de todas clases, los trapos o cualquiera otra materia para fabricación de papel y toda clase de tubos para cañerías, fueron librados de todo gravamen.

Entre otros artículos libres de derecho de portazgo, estuvieron los de uso personal tales como guitarras finas y corrientes, equipajes y objetos de uso, libros impresos —en pasta o sin ella—, modelos, patrones y demás útiles para las artes, sombreros corrientes de palma y de lana, muestras y colecciones de cualquier ramo de historia natural; y otros de varios usos como la arenilla, los ayates, el cáñamo, el ixtle, las jícaras, el muitle, los petates de tule, etc.[141] [anexo 4].

A pesar de que estas mercancías se incluían en la tarifa, es posible que no todas se hayan introducido al territorio. Desafortunadamente no podremos dilucidar este asunto porque, por lo regular, en las listas de las mercancías que transportaban las embarcaciones, no se detallaban los productos, sólo decía "efectos del país" o "efectos nacionales".

Comercio y comerciantes

En páginas anteriores analizamos varios factores que tienen relación con la actividad comercial en el puerto de La Paz. En primera instancia, dijimos cuáles eran los productos locales que participaban en el comercio con la contracosta o con el extranjero; después, al ver con detalle los impuestos que se cobraban sobre mercancías nacionales o extranjeras observamos que había en el puerto una Aduana Marítima organizada y que existía un vasto intercambio comercial de diversos productos, alentado por la existencia de las embarcaciones de las compañías de navegación subvencionadas por el gobierno mexicano.

[141] *Ibid.*

En esta dinámica comercial debieron participar personas que contribuyeran a fomentar el intercambio de mercancías tanto al interior como al exterior, es decir, comerciantes. En este apartado analizaremos quiénes eran los que controlaban el comercio en el puerto de La Paz.

El puerto de La Paz surgió como centro comercial-exportador a principios del siglo XIX y desde entonces se empezó a formar un grupo de comerciantes que con el tiempo se fue fortaleciendo hasta consolidarse a finales de siglo, ya en la época porfirista, cuando las condiciones internas y externas se habían dado; tales como la política de fomento a las inversiones extrajeras por la explotación de recursos naturales, el impulso a la colonización de territorios despoblados, el estímulo a las compañías navieras, la existencia de un centro urbano y el crecimiento de población en el Distrito Sur del territorio.

Todo lo anterior favorecía a los comerciantes, quienes, podríamos afirmar, fueron el pilar de la red comercial interna del sur peninsular y de la red comercial entre los puertos peninsulares y de la contracosta, puesto que ellos eran los distribuidores de mercancías en ambas redes de comercio.

Pese a que se trata de un sólido grupo de comerciantes, hay que destacar que podemos diferenciarlos en grandes, medianos y pequeños. Los criterios que nos llevaron a dividirlos en estas categorías fueron el capital invertido en sus principales negocios, el giro o giros a que destinaban su actividad y su participación en la política local.

Los grandes comerciantes eran los que se encargaban de la importación de mercancías extranjeras y de la exportación de productos del territorio. Casi todos se dedicaban también a la extracción y exportación de productos naturales, en particular de la concha perla, ocupaban cargos políticos importantes, tenían relaciones comerciales con agencias norteamericanas o europeas, eran propietarios de varios

negocios, agentes navieros y por lo regular estaban fuertemente involucrados entre sí, ya fuera como amigos o enemigos. Entre estos encontramos a varias familias: los Ruffo, los González, los Hidalgo, los Cabezud, los Vives, los Cornejo y los Viosca. [cuadro 7].

CUADRO 7
GRANDES COMERCIANTES DEL PUERTO DE LA PAZ

Nombres	Firma con que giran	Ramo a que se dedican	Capital aproximado
Antonio Ruffo	Antonio Ruffo	Comercio mixto de ropa, mercería y abarrotes. Casa importadora	$ 200,000.00
Miguel González Francisco González	Miguel González e hijos	Comercio mixto de ropa, mercería y abarrotes por mayor y menor. Casa importadora	$ 150,000.00
José H. Hidalgo Manuel Navarro	Hidalgo y Compañía	Comercio mixto de ropa, mercería y abarrotes. Casa importadora	$ 100,000.00
Francisco J. Cabezud	Cabezud y Compañía	Casa de comisiones	$5,000.00
Gastón J. Vives Edmond Vives	Vives hermanos	Buceo de concha-perla y otras industrias	$ 50,000.00
Carlos C. Cornejo Juan Hidalgo	Compañía Perlífera de Baja California	Buceo de concha-perla	$ 100,000.00
Carlos C. Cornejo	Cornejo y Compañía	Fábrica de puros y cigarros	$ 6,000.00
Santiago Viosca (h)	Viosca hermanos	Expendio por mayor de uclas y petrolium. Varias agencias	$ 15,000.00

FUENTE: Cuadro elaborado por la autora a partir de *Noticia de los principales comerciantes, fabricantes, agricultores y mineros, ramo que ejercen y capital aproximado de la compañía, en el municipio de La Paz*, AHPLM, La Paz, 1892, *Gobernación*, vol.228, exp.s/n.

En el cuadro anterior vemos que quien tiene mayor capital invertido en su negociación es Antonio Ruffo y le siguen Miguel González e hijos e Hidalgo y Compañía. Aunque pareciera que los demás no tienen tanta importancia porque su capital es menor, más adelante veremos que se encuentran al mismo nivel que los primeros, porque tienen otros negocios o son representantes de otras empresas.

Por otro lado, si bien los Cornejo no estaban involucrados en muchos otros negocios, los hemos incluido aquí por ser representantes de la Compañía Perlífera y porque además eran exportadores de carey, aleta de tiburón y aceite de cetáceos a Estados Unidos y Europa, y de conchas y perlas a Estados Unidos.[142] Asimismo, les pertenecía una fábrica de puros y cigarros, denominada "la Perla", que se fundó en 1891.[143]

A diferencia de los grandes comerciantes, los comerciantes medianos hacían el comercio con mercancías provenientes de Guaymas, Mazatlán u otros puertos de la contracosta o se dedicaban a alguna industria en particular y, aunque en algunos casos también eran importadores de mercancías extranjeras y exportadores de productos locales,[144] sus actividades comerciales no eran tan diversificadas como las de los grandes comerciantes. Entre estos hemos

[142] Carlos C. Cornejo era razón social de C.L. Davis Londres. H.M. Nwehall y Co. San Francisco, California. W. Loaiza y Ca. Nueva York; Ignacio L. Cornejo era razón social de H.M. Newgall y Cía., San Francisco, California. *Noticia de las casas mercantiles de la municipalidad de La Paz que exportan frutas nacionales,* AHPLM, La Paz, 4 de mayo de 1900, vol.298, exp.s/n.

[143] Como dueña de esta fábrica aparece también la *Compañía Perlífera*. La materia prima que ocupaban en esta negociación era el tabaco, procedente de Tepic, el papel de Estados Unidos y las envolturas de México; el consumo de los mismos se hacía en La Paz, El Triunfo y Sonora. *Datos sobre los establecimientos industriales del Distrito, pedidos por la dirección general del ramo. Municipalidad de La Paz*, AHPLM, La Paz, Agosto 31 de 1894, *Fomento*, vol.247, exp.19; *Estadísticas sobre industrias en el municipio de La Paz*, AHPLM, La Paz, 1897, vol.273, exp.s/n.

[144] Tal es el caso de Lautaro Ramírez y Felipe R. Cota, ambos registrados como importadores de productos extranjeros en La Paz. *Casas importadoras de productos extranjeros en La Paz*, AHPLM, La Paz,1897, *Relaciones*, vol.275, exp.2.

considerado a Cota y Peláez, Lautaro Ramírez, Agustín Arreola, Enrique Von Borstel, Pablo de la Toba, Félix Gibert, y Maximiano Valdovinos. [cuadro 8].

CUADRO 8
MEDIANOS COMERCIANTES DEL PUERTO DE LA PAZ

Nombres	Firma con que giran	Ramo a que se dedican	Capital aproximado
Julián H. Cota José Peláez	Cota y Peláez	Comercio mixto de ropa, mercería y abarrotes. Agencia del Banco Nacional y de seguros marítimos	$ 30,000.00
Lautaro Ramírez	Lautaro Ramírez	Comercio mixto de ropa, mercería y abarrotes	$ 30,000.00
Agustín Arreola	Agustín Arreola	Comercio mixto de ropa, mercería y abarrotes	$ 40,000.00
Enrique Von Borstel	Enrique Von Borstel	Vinicultor	$ 20,000.00
Pablo de la Toba	Pablo de la Toba	Ganadero y agricultor	$ 50,000.00
Félix Gibert	Compañía minera de Cacachilas		*
Maximiano F. Valdovinos	Maximiano F. Valdovinos	Casa de comisiones	$ 5,000.00

FUENTE: Cuadro elaborado por la autora a partir de *Noticia de los principales comerciantes, fabricantes, agricultores y mineros, ramo que ejercen y capital aproximado de la compañía, en el municipio de La Paz*, AHPLM, La Paz, 1892, *Gobernación*, vol.228, exp.s/n.
* No aparece el capital aproximado en el documento original.

Otros comerciantes que incluiríamos dentro de esta categoría, son Felipe R. Cota, cuya casa comercial giraba en los ramos de ropa y abarrotes,[145] y además exportaba cueros de todas clases, damiana en

[145] Aurelio de Vivanco y Villegas, *Baja California al día: distritos Sur y Norte de la península*, 1924, [s.l.e.], p.441.

rama y plata pasta a Nueva York, Londres y San Francisco, California (razón social de W. Loaiza y Cía., de Nueva York);[146] y Manuel Fontan, que estableció su negocio en 1898, y exportaba productos del territorio como queso, azúcar, damiana, perlas, conchas.[147]

Dentro de esta categoría, quizá también convendría hablar de William Silver, quien era corredor de aduanas y de todo asunto marítimo, dueño de pangos y encargado del embarque y descarga de buques y vapores; también era agente de varios buques nacionales y extranjeros en sus viajes a San Francisco.[148] Era propietario, además, del "Bazar del muelle", cuya publicidad aparecía en los periódicos locales: "hay encargos y recibe novedades en cada vapor. Hay montepío y refrescos, cacktaets, mere, etc."[149] Silver era parte de la empresa Kollman, Silver y Compañía, en cuyo establecimiento comercial vendían toda clase de mercancías.

Cabe mencionar que Valdovinos y Gibert estaban involucrados en la pesca de la concha perla y en alguna ocasión fueron concesionarios de zonas perlíferas;[150] no obstante, sus inversiones, sus relaciones comerciales al interior y exterior no eran tan fuertes como las de los grandes comerciantes e incluso estaban subordinados a ellos y es por eso que los hemos considerado dentro de esta categoría.

M. F. Valdovinos tenía una relación muy estrecha con Juan Hidalgo, porque en julio de 1885 se fundieron las concesiones de arrendamiento de zonas perlíferas otorgadas a Valdovinos, Juan Hidalgo, Francisco Cañedo, Alberto Sánchez y Andrés Gutt, para conformar la Compañía Perlífera de la Baja California, quedando

[146] *Noticia de las casas mercantiles de la municipalidad de La Paz que exportan frutas nacionales,* AHPLM, La Paz, 4 de mayo de 1900, vol.298, exp.s/n.

[147] Southworth, *op. cit.*, p.54.

[148] Southworth, *op. cit.*, p.56.

[149] AHPLM, *El Heraldo*, La Paz, Baja California, julio 30 de 1895, tomo I, núm.13.

[150] Castro Liera, *op. cit.*, p.122-128.

Juan Hidalgo con el 30 por ciento de las acciones y Valdovinos con el 15 por ciento.[151]

Por su parte, Félix Gibert tenía relación con González y Ruffo, quienes, el 30 de julio de 1884, le dieron autorización para bucear con 48 hombres en las islas de Cerralvo y Espíritu Santo, con varias condiciones: que pescara en la zona que le habían arrendado, que cuidara del contrabando y que les vendiera la concha y perla que sacara al precio que ellos convenieran.[152]

Asimismo, Rodolfo Gibert, el 16 de enero de 1888 firmó un contrato de arrendamiento con el gobierno mexicano para la explotación de tiburones, kilas y bufeos en el Golfo de California y en la parte de la costa del Oceáno Pacífico comprendida desde la línea divisoria con los Estados Unidos hasta el Cabo Corrientes en el Estados de Jalisco. El permiso se amplió a la explotación de carey, pero para 1899 Gibert había cedido los derechos del contrato a Antonio Ruffo y Gastón J. Vives.[153]

Cuando hablamos de comerciantes pequeños nos referimos a los que tenían comercios de ropa y abarrotes, negocios como panaderías, fábricas de hielo o calzado, de puros y cigarros, etc., pero que fundamentalmente se abastecían de las negociaciones de los grandes comerciantes. Aquí encontramos a Francisco C. Rivera, Valentín Ruiz, Miguel C. Moreno, Santiago Romero, Juan Mendoza, Apolonio Casillas, Hon Chon Tai, Manuel Yuz Win, José María y Rosario Sandoval y Tomás Balarezo. [cuadro 9].

[151] *Ibid*, p.124.

[152] *Licencia concedida a Félix Gibert para el buceo de concha perla*, La Paz, 1884, AJDBCS, *Juicios de amparo*, exp.14/884.

[153] Castro Liera, *op. cit.*, p.92.

Cuadro 9
Pequeños comerciantes del puerto de La Paz

Nombres	Firma con que giran	Ramo a que se dedican	Capital aproximado
Francisco C. Rivera	Rivera Sucesores	Comercio mixto de ropa, mercería y abarrotes	$ 10,000.00
Valentín Ruiz	Valentín Ruiz	Comercio de abarrotes y horticultor	$ 20,000.00
Miguel C. Moreno	Miguel C. Moreno	Comercio de abarrotes y efectos del país	$ 3,000.00
Santiago Romero	Santiago Romero	Abarrotes y efectos del país	$ 10,000.00
Juan Mendoza	Juan Mendoza	Fábrica de hielo y otras industrias	$ 3,000.00
Apolonio Casillas	Apolonio Casillas	Abarrotes y panadería	$ 8,000.00
Hon Chon Tai	Hon Chon Tai	Fábrica por mayor de calzado	$ 4,000.00
Manuel Yuz Win	Manuel Yuz Win	Fábrica por mayor de calzado	$ 3,000.00
José Ma. y Rosario Sandoval	José Ma. y Rosario Sandoval	Ganadero*	$26,000.00
Tomás Balarezo	Tomás Balarezo	Ganadero*	$5,000.00

Fuente: Cuadro elaborado por la autora a partir de *Noticia de los principales comerciantes, fabricantes, agricultores y mineros, ramo que ejercen y capital aproximado de la compañía, en el municipio de La Paz*, AHPLM, La Paz, 1892, *Gobernación*, vol.228, exp.s/n.

* Incluimos a los ganaderos en este cuadro pues, aunque no eran propiamente comerciantes, sí participaban en la actividad al vender los productos pecuarios que obtenían en sus ranchos.

Aunque hemos considerado a Hon Chon Tai y Manuel Yuz Win como pequeños comerciantes, algunos materiales para la construcción del calzado provenían del extranjero y en ocasiones ellos enviaban su producto a otros puertos, es decir, tenían relaciones comerciales con el exterior pero su actividad comercial se reducía a un solo campo.

Otros pequeños comerciantes que tenían establecimiento comercial de "abarrotes y licores" en La Paz eran: Gabriel Santiesteban, Antonio Carpy, José María López, Sóstenes Becerra, Dionisio Pérez, Agustín Pérez, Agustín Merino, Manuel Flores, Perfecto Merino, Juan José Ozuna, Juan Flores, Loreto Contreras, Rafael Ozuna, Valentín Ruiz, Genaro Bustamante, Arturo Cota, Juan Martínez, Onésimo Narvarte, Miguel Aréchiga, Gregorio Castillón, Manuel Borrego, Felipe García, Manuel A. Cota, Filiberto Díaz y Filomena Mendoza.[154]

Grandes comerciantes

Es evidente que de los tres grupos, los grandes comerciantes eran los que integraban la naciente burguesía comercial dominante del puerto de La Paz, ya que sus actividades empresariales estaban diversificadas (importación, exportación, navieros), y aparte tenían el monopolio del comercio en la región y el control político en el sur peninsular.

A continuación veremos por separado a cada uno de ellos, con el fin de analizar las relaciones que tenían entre sí y con el exterior, así como el comercio que realizaban.

[154] *Noticia de los establecimientos comerciales, industriales, fabriles y agrícolas que existen actualmente en esta localidad, formada en cumplimiento de la Circular de la Secretaría de Fomento, fecha 31 de julio de 1884*, AHPLM, México, julio 31 de 1884, *Fomento*, vol.194, exp.no.43, leg. IV/V- /L-7/10-FF.

Antonio Ruffo

Antonio Ruffo estableció su casa comercial desde 1861.[155] En sociedad con Miguel González se dedicó al buceo de la concha perla; tenemos noticia de que, en 1872, su armada contaba con 45 buzos.[156]

Ya para 1884, la Compañía González y Ruffo obtuvo permiso del gobierno federal para explotar concha perla en las islas de Cerralvo y Espíritu Santo hasta una distancia de 5 kilómetros por cada lado a partir de la playa.[157] También estaba autorizado para explotar las salinas de las islas.

La relación de los Ruffo con los González se dio con el matrimonio de Miguel González y Soledad Ruffo (hija legítima de Antonio Ruffo) en el año de 1861.[158] A pesar de que ella falleció al poco tiempo, la sociedad González y Ruffo continuó hasta 1890, cuando los González crearon su propio negocio. Ambos siguieron siendo destacados comerciantes.

Aparte de su casa comercial, en la que vendía toda clase de mercancías europeas (artículos de novedad para la estación actual, telas para vestido, encajes, adornos, etc.[159]), la actividad más importante

[155] Los Ruffo llegaron al sur peninsular desde principios de siglo. Trejo Barajas menciona lo siguiente: "Antonio Ruffo, de origen español, había estado por largas temporadas en La Paz en la década de 1820 y se estableció definitivamente con su familia en este lugar en 1832, luego de una larga trayectoria en el comercio marítimo. Ya establecido en La Paz incursionó rápidamente en la minería y en la pesquería de perlas, además de que fue propietario de tierras de labor en Todos Santos. Se hizo de varias fincas urbanas y puso una casa comercial en La Paz. Era propietario, además, de la goleta *Adelaida*. Llegó a ser alcalde y juez. En algunas ocasiones, sin ostentar ningún cargo político fue consultado por el jefe político Luis del Castillo Negrete para resolver problemas de tierras o de distribución de agua en algunas de las localidades del sur de la península." Trejo Barajas, *Espacio y economía*..., *op. cit*., p.253. Es evidente que el Antonio Ruffo que ella menciona es el padre de quien estableció su casa comercial en 1861 en el puerto de La Paz.

[156] *Licencia de buceo con sus listas nominales correspondiente de armadores y buzos*, AHPLM, La Paz, 19 mayo 1872, exp.2.

[157] *Contrato de explotación Concha Perla. Gonzalez y Ruffo*, La Paz, 1884, AJDBCS, *Procesos Penales*, exp.27; Castro Liera, *op. cit.*, p.122.

[158] Pablo L. Martínez, *Guía familiar de Baja California, 1700-1900*, Editorial Baja California, México, 1965.

[159] *Comercios en La Paz*, AHPLM, La Paz, 15 de noviembre de 1907, *El Distrito Sur*, quincenal de información, época II, núm.14.

para Ruffo fue la de la extracción de concha perla, y también fue agente de la Compañía El Progreso,[160] y propietario de una panadería en La Paz fundada en octubre de 1890.[161]

Ruffo era dueño de algunas embarcaciones, entre ellas el pailebot nacional *San José* y el pailebot *Nelson*. [anexo 2]. Como arrendatario de zona perlífera, seguramente poseía más barcos que dedicaba a las armadas de buceo, y con el tiempo se fue convirtiendo en un naviero importante: en la década de 1920 esta empresa era "poseedora de flota propia que es la que sostiene el comercio de La Paz con los demás del Pacífico".[162]

Antonio Ruffo fue un personaje con mucho poder en el puerto de La Paz en el periodo porfirista: podía controlar a las autoridades, con algunos tenía amistad (como con Gastón J. Vives) y su poder era superior con respecto a otros. Esto lo corroboramos con una denuncia que presentó en 1892 el Administrador de la Aduana Marítima de La Paz, Cástulo Romero, contra Antonio Ruffo porque éste fue llamado para que "contestara sobre su conformidad o inconformidad en unas facturas consulares penadas por la Aduana, requisito que exige la Ordenanza para que sean remitidas a revisión de la Secretaría de Hacienda", y Ruffo le mandó decir que sus ocupaciones urgentes en sus negocios particulares no le permitían ir y que, en tanto que no los despachara, no concurriría pues eran para él más urgentes que los de la Aduana.[163] Este simple ejemplo nos da una idea de su influencia en la política local.

No sólo en el periodo porfirista fue destacado comerciante Antonio Ruffo. Tenemos la teoría de que en esa época consolidó

[160] Southworth, *op. cit.*, p.53.

[161] *Datos sobre los establecimientos industriales del Distrito, pedidos por la dirección general del ramo. Municipalidad de La Paz*, AHPLM, La Paz, agosto 31 de 1894, *Fomento*, vol.247, exp.19.

[162] Vivanco y Villegas, *op.cit.*, p.440; Raúl Agruel Geraldo, en su artículo "La navegación de cabotaje en Sudcalifornia", menciona varias embarcaciones propiedad de Antonio Ruffo, p.42.

[163] *Antonio Ruffo es acusado de desobediencia por el administrador de la Aduana*, AJDBCS, La Paz, 1892, *Procesos penales*, exp.2

su fuerza económica y política, que le aseguraría el futuro comercial a la familia en el puerto de La Paz, pasando por los conflictos de la Revolución, tras los cuales se convirtió en la casa naviera y bancaria más importante del Distrito Sur,[164] lo que a su vez les daría la solidez para continuar como distinguidos comerciantes hasta nuestros días.

Miguel González e hijos

Miguel González empezó en 1863 asociado con Antonio Ruffo en asuntos comerciales y de buceo de concha perla. En 1890 se disolvió la sociedad González y Ruffo y entonces iniciaron los negocios de González e hijos con la casa comercial "La Torre Eiffel".

Mencionamos que Miguel González se casó en 1861 con Soledad Ruffo y que ésta murió al poco tiempo. Ya viudo, en 1863, Miguel González se casó con Elena de la Toba, con la cual tuvo varios hijos, que para la década de los noventa los mayores tendrían entre 18 y 25 años y estarían involucrados en los negocios familiares. Nos referimos a Francisco, Carlos y Carlota (gemelos), Miguel, Pablo y Elena González.[165]

En el texto de J. R. Southworth encontramos que Miguel González era agente de la Compañía El Boleo, del Banco Occidental de Mazatlán, de la línea de la Compañía del Ferrocarril Occidental de México, de la línea de vapores de Luis A. Martínez, de la Cervecería Sonora (Sonora Brewery) y de las Champañas de Cliquot. González era también accionista de la Empresa del Agua de Mazatlán, de la Compañía minera del Pánuco y de la nueva línea de

[164] Según informe de Vivanco y Villegas, la casa naviera y bancaria de los Ruffo era conocida en los principales bancos de California, Estados Unidos. Vivanco y Villegas, *op. cit.*, p.440.

[165] Estos nacieron en los años de 1866, 1867, 1869, 1871 y 1872, respectivamente. Miguel González y Elena de la Toba tuvieron otros cuatro hijos: María Julia, María del Carmen, Emmanuel y María Manuela, de los cuales María del Carmen y Emmanuel fallecieron a unos días de haber nacido. Ver Martínez, Pablo, *op. cit*.

vapores que fue primero establecida por los comerciantes de Mazatlán, Sinaloa.[166]

Los González e hijos eran además propietarios de la panadería "La luz del día", fundada en 1892, cuya materia prima provenía de Sonora, Todos Santos, Colima y California, Estados Unidos y el lugar de consumo era La Paz.[167]

En 1907, su casa comercial se anunciaba así: "«La Torre Eiffel», acaba de reforzar su vasto surtido con: telas de lana y de seda. Casimires del país y extranjeros. Abanicos españoles, corrientes y finos. Guitarras y mandolinas alemanas. Calzado Friedman. Próximamente se recibirá: perfumería francesa, loza y juguetería alemanas. Todo bueno y a precios baratísimos."[168]

En cuanto a las relaciones comerciales con el exterior, los González eran razón social del Banco Occidental de México, Echegueren Hnos. y sobrinos, Mazatlán; Wohler Barting Sucs., Mazatlán; Luis A. Martínez, Guaymas; U. Iberry e hijos, Guaymas; David Midgley and Saus, Manchester; W. Loaiza y Cía., Nueva York. Y exportaban cueros, damiana y cascalote a Estados Unidos.[169] También Francisco A. González era agente naviero en La Paz, de la Compañía de Joaquín Redo de Mazatlán.[170]

166 Southworth, *op. cit.*, p.52-53.

167 *Datos sobre los establecimientos industriales del Distrito, pedidos por la dirección general del ramo. Municipalidad de La Paz*, AHPLM, La Paz, agosto 31 de 1894, *Fomento*, vol.247, exp.19.

168 *Comercios en La Paz*, AHPLM, La Paz, 15 de noviembre de 1907, *El Distrito Sur*, quincenal de información, época II, núm.14.

169 *Noticia de las casas mercantiles de la municipalidad de La Paz que exportan frutas nacionales,* AHPLM, La Paz, 4 de mayo de 1900, vol.298, exp.s/n.

170 Los agentes de la compañía Redo en otros puertos eran: Ruiz Sucesores, en Manzanillo; Lanzagorta Hermanos en San Blas; el propio Joaquín Redo en Mazatlán, Federico del Río en Altata y U.Iberry en Guaymas. *Itinerario del vapor "Diego", de la Línea de Vapores de Joaquín Redo*, AHPLM, México, 16 de marzo de 1896, *El Nacional*, tomo XVIII, año XVIII, núm.216.

Cabe mencionar que Joaquín Redo constituyó, en 1866, una sociedad agrícola-industrial que giró bajo la razón social de Redo y Cía., con un capital social de 125 mil pesos. En el mismo año Joaquín Redo constituyó la Torre de Babel (comercio de mercancías nacionales y extranjeras), junto con otros comerciantes de Mazatlán; y en 1903 se incorporó a la sociedad

Los principales comerciantes de Guaymas, con quienes los González mantenían una buena relación eran: Luis A. Martínez, comisionista y agente de aduanas, propietario de los vapores "Carmen" y "Río Yaqui" y de los veleros "Salvatierra" y "Rambler", destinados a realizar viajes entre los puertos del Golfo, según el contrato que había firmado con el gobierno mexicano; Francisco Von Borstel, importador de mercería, ferretería, loza, cristalería, abarrotes, materiales para buques, piezas para cañería, piezas para toda clase de vehículos, materiales para mineros y agricultores; W. Iberri, agente general y comisionista, encargado del despacho de mercancías de tránsito y en depósito, agente de los vapores "Villamette Valley", "Mazatlán" y "Diego" y banquero de las Compañías de Seguros de Vida; Adolfo D. Zúñiga, comerciante y comisionista, agente de varios hacendados del estado para la venta de ganado y carne seca; tenía constantemente en almacén toda clase de productos de la Baja California y un surtido de los mejores vinos de aquel territorio y de California, Estados Unidos; Vicente Mexía y Hno., quienes ofrecían al público un completo surtido de vino, aceitunas, fruta fresca y pasada de la Baja California.[171]

La participación de los González en la política local empezó en 1889, cuando Francisco González resultó electo quinto regidor del Ayuntamiento de La Paz.[172] No tenemos la información que nos asegure que algún miembro de la familia ocupara cargos importantes en el gobierno del puerto de La Paz. Sin embargo, sus buenas

azucarera El Dorado, que fue la actividad productiva más importante de Redo y Cía.; contó además con algunos vapores como el *Alejandro*, de 620 toneladas, para la transportación de sus diversos productos a San Francisco, California, Mazatlán, Manzanillo, Guaymas y La Paz. Ver: Alonso Martínez Barreda, "Los Redo: una familia empresarial posrrevolucionaria", en *Clío*, Revista de la Escuela de Historia, no.12, sept.-dic., UAS, 1994, p.105-114.

171 *El Domingo*, periódico noticioso e imparcial, Guaymas, noviembre 24 de 1895, época 1a., año II, tomo III, núm.13. Es posible que de estas mismas casas comerciales de Guaymas se hayan abastecido los comerciantes medianos.

172 AHPLM, La Paz, 1889, *Gobernación*, vol.204, exp.s/n., doc. 23., citado en Castro Liera, *op. cit.*, p.28.

relaciones con los Ruffo —con quienes los González empezaron a hacer su fortuna—, así como su posición económica basada en la actividad comercial, los mantuvieron dentro del estatus social y político privilegiado en la localidad.

Hidalgo y Compañía

Los hermanos Manuel, Tirso y José María Hidalgo, originarios de Tepic, se asentaron en la región minera de San Antonio desde principios del siglo XIX y un tiempo después uno de ellos se fue a La Paz y se dedicó al comercio y a las actividades perleras.[173]

Manuel Hidalgo se casó con Francisca Navarro y tuvieron varios hijos: Manuel María (médico), Pablo y José.[174] Juan Hidalgo era el que se dedicaba a los negocios de la concha perla y después tuvo una hija con Czarina Vives (ignoramos si ésta tenía algún parentezco con Gastón J. Vives).[175]

Los Hidalgo fundaron su casa comercial en 1868 y vendían sus mercancías en todo el Distrito Sur de la Baja California y Sinaloa; eran agentes del Banco Nacional de México en La Paz.[176]

En 1882, Pablo Hidalgo y Compañía se anunciaban en el periódico como importadores y negociantes en toda clase de efectos nacionales y extranjeros, con un completo y variado surtido de ropa, mercería ferretería y abarrotes, recibían diversidad de objetos de París, como fantasía y perfumería de todas clases, traficaban en conchas perlas finas y poseían un gran depósito de maderas de construcción.[177]

[173] Para finales de la década de 1850 Tirso Hidalgo se encargaba de la tienda de La Paz, mientras Manuel había ido a residir a Mazatlán donde continuaba en la actividad comercial. Un hijo suyo, Pablo, daría continuidad, posteriormente, a los intereses comerciales de los Hidalgo en La Paz: Trejo Barajas, *Espacio y economía*..., *op. cit*., p.254.

[174] El primero se casó con Elena Savín, el segundo con Carmen Urriolagoitia y el tercero con María von Borstel. Ver Martínez, Pablo, *op. cit*.

[175] Ver Martínez, Pablo, *op. cit*.

[176] Southworth, *op. cit*., p.55.

[177] *Mercancías que vende Pablo Hidalgo y Compañía*, AHPLM, El Triunfo, marzo 14 de 1882, *La Voz de California*, Independiente político de instrucción pública y anuncios, La Paz, Baja California, viernes 21 de abril de 1882, tomo II, núm.7, vol.170, exp.18.

Eran comerciantes al por mayor y menor, importadores de mercancías procedentes de México, León, Guadalajara y Colima y de objetos de lujo traídos de Nueva York y Europa. Su negociación se situaba en la esquina de las calles "Comercio" y "Puerto".[178]

En la década de los ochenta, Pablo Hidalgo y Cía. era agente de la compañía de navegación Línea Acelerada del Golfo de Cortés.[179]

Hidalgo y Compañía era razón social de: Banco Nacional de México, David Midgley and Saus, Manchester; W. Loaiza, Nueva York; Hilard Sipencer, Bartlet y Co., Chicago; Simous, Hardware Sr., Ca. H. Louis Mo.; Missouri Glass Co., St Louis. Exportaba cueros, damiana y cascalote a Estados Unidos.[180]

No obstante su actividad comercial, los Hidalgo dirigieron gran parte de sus ocupaciones a la explotación de la concha perla. Ya desde 1872 contaban con una armada de buceo con 82 buzos, que incluso era mayor a la de González y Ruffo.[181] Juan Hidalgo y socios firmaron en 1884 un contrato con el gobierno mexicano para la explotación de concha perla, en la zona comprendida de Cabo Pulmo al Canal de San Lorenzo, hasta cinco kilómetros a partir de la playa.[182]

Esta concesión fue refundida en la Compañía Perlífera de la Baja California, de la cual Juan Hidalgo se convirtió en gerente y socio del 30 por ciento de las acciones, y representó, además, a H. Levinson, el socio mayoritario de la compañía.[183]

178 *Anuncio de Juan Hidalgo y Compañía*, AHPLM, La Paz, julio 23 de 1884, *La Voz de California*, tomo IV, núm.20.

179 *Ruta del vapor "Estado de Sonora" de la Línea Acelerada del Golfo de Cortés y regulaciones de transporte de mercancías y pasajeros*, AJDBCS, La Paz, 1881, *Juicios de amparo*, periódico *La Voz de California*, semanario de política, noticias, literatura e instrucción pública, La Paz, julio 11 de 1881, núm.20.

180 *Noticia de las casas mercantiles de la municipalidad de La Paz que exportan frutas nacionales,* AHPLM, La Paz, 4 de mayo de 1900, vol.298, exp.s/n.

181 *Licencia de buceo con sus listas nominales correspondiente de armadores y buzos*, AHPLM, La Paz, 19 mayo 1872, exp.2.

182 Castro Liera, *op. cit.*, p.121.

183 *Ibid*, p.124.

En la nueva empresa, Valdovinos también tenía una participación del 15 por ciento en las acciones de la compañía, su representante fue Francisco Cabezud, de quien era socio por la negociación Cabezud y Compañía.[184]

Mencionamos este último factor porque existieron problemas entre Hidalgo y Cabezud con respecto a la gerencia de la Compañía Perlífera. En primera instancia, Cabezud y compañía eran los gerentes, pero en julio de 1888, Juan Hidalgo fue reconocido por la Secretaría de Hacienda para sustituirlos en la gerencia.[185] El mayor conflicto entre ellos fue que, aún después del nuevo nombramiento, los Cabezud seguían recibiendo concha perla a su consignación. Seguramente estaban de acuerdo con los armadores porque no querían dejar de ser los beneficiarios de la extracción del molusco.[186]

Cabe mencionar que la Compañía Perlífera era dueña de varias embarcaciones, entre ellas el vapor "San Juan", el pailebot nacional "Adriana", el vapor "Don Juan", la falucha "Ynesita", balandra nacional "Julia" (de Hidalgo y Cía.), y la balandra nacional "Otila". [anexo 2].

En lo que se refiere a la participación de los Hidalgo en cuestiones políticas, Manuel M. Hidalgo fue electo quinto regidor del Ayuntamiento en 1901.[187] Él era uno de los pocos médicos de la ciudad de La Paz y era también muy reconocido en la sociedad.

Vemos pues, que los Hidalgo eran también del grupo de los grandes comerciantes, así como los González y los Ruffo, las activi-

[184] *Ibid.*.

[185] *Ibid.*

[186] En el año de 1888 hubo una dificultad: el Administrador de la Aduana Marítima de La Paz, Enrique Liñeiro, introdujo a los almacenes de la Aduana 5 sacos de concha perla que conducía Perfecto González en la canoa "Liebre", a consignación de la *Compañía Perlífera*; pretendía entregársela a Cabezud y Compañía, porque pensaba que aún eran administradores de la empresa, pero finalmente guardó los sacos en la Aduana y unos días después se los entregó a Juan Hidalgo, nuevo gerente de la Perlífera. *Contra el administrador de la Aduana Marítima Enrique Liñeiro acusado de robo de 5 sacos de concha perla de Perfecto González*, AJDBCS, La Paz, 1888, *Procesos Penales*, exp.29.

[187] Castro Liera, *op. cit.*, p.31.

dades de los Hidalgo eran diversas, realizaban el comercio de importación y exportación, la explotación de concha-perla, eran agentes navieros y participaban en la política local.

Cabezud y Compañía

De los Cabezud sólo sabemos que Francisco Cabezud era originario de Autlán, Jalisco, comerciante, hijo legítimo de Ygnacio Cabezud y Trinidad Gómez, se casó, en 1892, a los 40 años de edad con Artemisa Díaz.[188]

No contamos con el dato de cuando se funda la compañía de los Cabezud, pero ya en 1884 se anunciaban en los periódicos como importadores y comisionistas y además detallaban que en su establecimiento vendían efectos de lujo y novedades, especialidades en sedas, linos y lanas, surtido de listones americanos y franceses, encajes de diversas clases, adornos, flores, cintas, terciopelo, etc., abarrotes del país, americanos y europeos. Mercería, ferretería, drogas y medicinas de patente. Aseguraban carga contra riesgos de mar y realizaban ventas al por mayor y menor.[189]

Aparte de esas mercancías, vendían muebles, efectos navales y para buceo. De productos del país recibían sombreros fieltros, casimires de México, puros de Tuxtla y Tepic de varias marcas, cigarros César, borrego, etc., chocolate y dulces de Guadalajara, principales productos de Colima y León y otros de la República; mantas de Bellavista, Tepic, y Petróleo blanco 175º.[190]

Hacia 1900, Francisco J. Cabezud era razón social de N. Toachimson, Hamburgo, Comp.; Comploirs Reunis, Paris; Ch. Tezton

[188] Martínez, Pablo, *op. cit*.

[189] *Anuncio de Cabezud y Compañía*, AJDBCS, La Paz, 1884, *Procesos Penales*, exp.39/884, periódico *La Paz*, noviembre 29 de 1884, núm.34.

[190] *Productos que vende Cabezud y Compañía*, AHPLM, La Paz, 1889, *La Paz*, periódico oficial del gobierno, 10 de noviembre de 1886, no.30, vol.203.

I.C., San Francisco, California; y además exportaba cueros, damiana y cascalote a Estados Unidos.[191]

La actividad de Cabezud en la explotación de placeres perleros se redujo a la gerencia de la Compañía Perlífera de la Baja California, pues era representante de Valdovinos. A diferencia de los González y Ruffo y los Hidalgo, Cabezud no tenía tradición en dicha actividad. Sin embargo, y a pesar de los conflictos con Hidalgo por la gerencia de la Compañía, tenía buenas relaciones con los demás comerciantes del puerto y en varias ocasiones ocupó cargos políticos; uno de ellos fue de tercer regidor del Ayuntamiento de La Paz,[192] y el otro de administrador de la Oficina de Correos del Distrito Sur.[193] Y, como los demás, era propietario de embarcaciones, entre ellas del pailebot nacional "Down". [anexo 2].

Santiago Viosca

Santiago Viosca era español por nacimiento y ciudadano norteamericano por naturalización. Se casó con Rosalía Navarro en agosto de 1858. Su hijo Santiago Viosca fue vice-cónsul norteamericano en La Paz, y se casó, en 1898, con Ysabel C. Hidalgo, hija de Manuel Hidalgo y Elena Savín.[194]

La importancia de Santiago Viosca entre los grandes comerciantes de La Paz fue la representación comercial de varias empresas extranjeras que tenía en La Paz: agente de la compañía de mensajería Wells, Fargo y Compañía,[195]agente de las compañías

[191] *Noticia de las casas mercantiles de la municipalidad de La Paz que exportan frutas nacionales,* AHPLM, La Paz, 4 de mayo de 1900, vol.298, exp.s/n.

[192] AHPLM, La Paz, 1889, *Gobernación*, vol.204, exp.s/n., doc.23., citado en Castro Liera, *op. cit.*, p.28.

[193] *Directorio oficial de Baja California*, en Figueroa Domenech, J., *Guía general descriptiva de la República Mexicana*, México, Ramón de S.N. Araluce editor, 1899, tomo II. p.35.

[194] Ver Martínez, Pablo, *op. cit*.

[195] *Boletín Oficial del gobierno político y comandancia militar del Territorio*, Puerto de La Paz, marzo 31 de 1881, tomo IV, núm.7, AJDBCS, *Procesos penales*, exp.17/881.

de navegación Colorado Steam Navigation Co.,[196] Vapores de California y México y Vapores de la Costa del Pacífico,[197] representante comercial de la compañía minera El Progreso. Y, además, representante de su país como cónsul en el puerto de La Paz y arrendatario de la isla del Carmen.

Viosca supo aprovechar todas estas circunstancias para su propio beneficio, pues en calidad de agente naviero, podía transportar la sal de la isla del Carmen al puerto de La Paz para de ahí conducirla a El Triunfo y utilizarla en los trabajos mineros. Seguramente, al contar con tres negocios estrechamente ligados entre sí, sus costos se reducían notablemente y sus ganancias aumentaban.

Es indudable que sus relaciones comerciales tanto al interior como al exterior fueron notables. Creemos que gozaba de buena relación con Antonio Ruffo, pues asistió al acto civil en que Ruffo se unió en matrimonio con Ernestina Polastri; dicho evento se realizó en San Francisco, California, y Viosca asistió para dar testimonio de validez al documento.[198] Con los Hidalgo también debió haber tenido algún nexo, ya que emparentó con ellos hacia finales del siglo XIX.

Por último, cabe destacar que, a principios del siglo XX, Santiago Viosca se dedicó a la curtiduría de cueros para la confección de calzado, y después las "Suelas Viosca" alcanzaron gran fama fuera de la península.

Gastón J. Vives

La actividad comercial de Gastón J. Vives giró en torno a la pesca de la concha perla. Ya en la década de los noventa se dedicaba a la extracción del recurso y, para principios de siglo, se convirtió

[196] *La Equidad*, periódico oficial del territorio, tomo I, núm.8, La Paz, agosto 23, 1875.

[197] Desde 1879: AJDBCS, La Paz, 1879, *Procesos penales*, exp.2/879, *El monitor del Pacífico*, jueves 16 de enero de 1879, puerto de Mazatlán, núm.84.

[198] Ver Martínez, Pablo, *op. cit*.

en un destacado perlero, ya que inició los trabajos de cultivo de concha-perla.

En 1903 fundó la Compañía Criadora de Concha-perla, con un capital de 300 mil pesos; entre los principales accionistas de la nueva empresa estaban el mismo Vives, Ruffo, Hidalgo y González, siendo el primero de ellos el director general.[199]

No es casual que Ruffo, Hidalgo y González hayan aceptado invertir capital en esta empresa, pues todos ellos sabían los beneficios que podrían obtener de un negocio como el del cultivo de este preciado molusco y, además, tenían experiencia en su comercialización y eran económicamente solventes como para participar en la creación de una nueva empresa.

Vives, además, como arrendatario de la isla San José para la explotación de placeres perlíferos, tenía la concesión de explotar la sal en el lugar.

Fue también un personaje importante en la historia política del puerto de La Paz: ocupó el cargo de primer regidor del Ayuntamiento de La Paz, desde 1893 hasta 1911,[200] lo cual evidencia su peso político en la localidad.

Hemos analizado con detalle las actividades de cada uno de los grandes comerciantes, sólo nos queda resaltar algunos aspectos. Los principales abastecedores de los comerciantes de El Triunfo eran González, Ruffo, Hidalgo y Felipe R. Cota, quienes surtían de abarrotes, licores, telas, mercería y cualquier otro tipo de mercancías nacionales o de importación que necesitaran para sus negociaciones Ramón Moyrón, Tomas Beltrán, Amado Leyva, Teófilo Mendoza, Ramón Balarezo, Ramón León, Dionisio Pérez e Ignacio Escalante.[201]

199 Para mayor información sobre esta empresa, ver: Cariño Olvera, *El porvenir…*, *op. cit.*, p.77-114.

200 Castro Liera, *op. cit.*, p.26.

201 Rivas Hernández, *El progreso…*, *op. cit.*, p.113-114.

Todos ellos pertenecían al Círculo Nacional Porfirista, cuyo presidente era Gastón J. Vives y el secretario Adrián Valadés; en 1896, Cabezud, González, Ruffo, Viosca e Hidalgo apoyaban al presidente Díaz en su candidatura al próximo periodo presidencial.[202] Esto refleja su interés por mantener una buena relación con las altas esferas del poder con el gobierno porfirista y también nos hace pensar que de alguna forma su monopolio comercial tenía un respaldo político en el centro administrativo de la nación.

Finalmente, no importa las diferencias que pudieran tener entre sí los grandes comerciantes, porque en el momento que fue necesario defender sus intereses de clase, y que vieron afectado su monopolio comercial, se unieron para protestar en conjunto.

Nos referimos a lo que sucedió cuando se decretó la abolición de las alcabalas: Antonio Ruffo, Hidalgo y Compañía, Carlos C. Cornejo, T.F. Cabezud, B. Cabezud, Miguel González e hijos y Viosca hermanos, amparados por Gastón J. Vives como Presidente del Ayuntamiento, elaboraron un extenso documento firmado por todos y dirigido a la Secretaría de Hacienda. Miguel González se trasladó a la capital para entregar el documento y proporcionar explicaciones adicionales en caso necesario.

Entre otras cosas, manifestaban que:

> [...] La circunstancia de ser esta ciudad un puerto y que muchos de sus habitantes son dueños de embarcaciones, que trafican con lugares de la otra costa donde se provee de todo esta plaza, presenta grandes facilidades al comerciante al menudeo para obtener mercancías ya sea introduciéndolas en común varios comerciantes o tomándolas unos de otros.[...] el tráfico para la venta de mercancías a bordo de las mismas embarcaciones ha comenzado a

[202] *Comerciantes en La Paz que pertenecen al Círculo Nacional Porfirista del Territorio*, AHPLM, México, marzo 29 de 1896, *Gobernación*, vol.279, exp.22, leg. IV-/V- /L- /FF.

> hacerse [...] no podemos luchar contra ese comercio ambulante, que sólo tiene el insignificante impuesto de tonelaje. [...]
>
> [...] Nuestras casas como de mayor capital son las que forzosamente deben cubrir la mayor parte del impuesto [de patente]... las razones expuestas, justas, sin duda, demuestran que la nueva contribución ha ocasionado un completo desnivel, dando al comercio al por menor de este puerto y del Triunfo grandes ventajas sobre nuestros giros que son los que soportan el mayor gravamen [...][203]

La política nacional en ese momento no daba marcha atrás y por ello les fue negada su petición. Suponemos que, a partir de este año, el monopolio comercial que hasta entonces habían detentado empezó a disminuir para dar paso a una nueva configuración de la burguesía comercial del puerto de La Paz, en la cual no todos lograron permanecer.[204]

Comercio ilícito

Un mercado paralelo donde se realizaban intercambios mercantiles era el comercio ilícito, mediante el cual los comerciantes podían evadir impuestos y obtener mayores ganancias personales.

[203] *Ocurso de algunos comerciantes de este puerto pidiendo que se substituya con un tanto por ciento sobre ventas la nueva contribución de patente*, AHPLM, La Paz, julio 16 de 1896, *Hacienda*, exp.12, leg. IV- /V- /L6-/FF4, vol.283.

[204] En un documento de 1903, encontramos a nuevos actores comerciales en el puerto de La Paz que explotaban materias primas en el Distrito. Nos referimos a Alfonso Schnabal, quien explotaba el aceite de pescado, aleta de tortuga y tiburón; a Emilio Garnot, quien explotaba henequén; y Samuel Nuñez, quien explotaba damiana. Al lado de éstos, permanecían Ruffo, Vives, Viosca, Cornejo y Arreola. Este último iba adquiriendo cada vez mayor importancia. *Museo Tecnologico Industrial. Aparece una lista oficial de las personas que explotan o pueden explotar materias primas en el Distrito Sur de la Baja California*, AHPLM, La Paz, agosto de 1903, vol.351 bis.

Asimismo, encontramos que, en 1900, Hidalgo y Compañía estaban en liquidación: *Noticia de las casas mercantiles de la municipalidad de La Paz que exportan frutas nacionales,* AHPLM, La Paz, 4 de mayo de 1900, vol.298, exp.s/n.

En la época que nos ocupa, era una práctica muy usual debido fundamentalmente a dos causas. Por un lado, las facilidades que presentaba México para su realización, dada la existencia de sus costas extensas y despobladas, donde establecer vigilancia se tornaba algo sumamente difícil. Por otro, los altos derechos de importación que se cobraban sobre mercancías extranjeras.

Una de las cosas que favorecía el comercio ilegal era poder comprar efectos extranjeros a precios muy bajos y evitar así el pago de los derechos de importación que en ocasiones recaía sobre artículos de fuerte consumo entre la gente. Tal es el caso de los géneros de algodón que, según un análisis sobre la situación del contrabando en el país, se afirmaba lo siguiente:

> [los géneros de algodón] importan más de la mitad del producto total de la importación, porque se consumen por una gran parte de los habitantes del país, y vienen a ser artículos de primera necesidad, pagan por derechos de importación cuotas que equivalen a más del ciento por ciento de su valor [...] el contrabando que se verifica con ellos es considerable, y sucede realmente algunas veces que los efectos se venden en algunos lugares casi por el valor de los derechos de importación.[205]

En el afán por corregir esta situación, se tenía la idea de que con la reducción de las cuotas de derechos de importación, podría evitarse la práctica del comercio ilegal. Asimismo, se hacían nombramientos de visitadores aduanales para tener un mayor control de las administraciones de aduanas y se decretaban leyes que regulaban la actividad comercial. No obstante, dichas medidas no tuvieron el efecto deseado y el contrabando continuó practicándose.

[205] *Cuestión del contrabando*, BAGN, *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, México, 1879, p.63.

A nivel nacional, la forma más común de realizar el comercio ilícito era mediante la introducción de mercancías por las fronteras de Estados Unidos y Guatemala y también a través de la importación clandestina de mercancías por las costas, trasladándolas después a algún puerto como productos ya nacionalizados.[206]

En el caso particular de la Baja California, las bahías que la rodean eran puntos estratégicos para el comercio ilícito, pues la escasa vigilancia en las costas debido a la incapacidad de la Aduana Marítima de solventar los gastos de un buen resguardo, convertían en tarea imposible evitar las transacciones mercantiles fuera del marco legal. Lo podemos constatar en un documento que envió el Administrador de Rentas al Administrador de la Aduana Marítima de La Paz, donde decía que

> [...] se sabe en esta población, de una manera fundada que a la venida de los vapores u otros buques de vela procedentes de San Francisco, California, conducen algunos cargamentos clandestinos [...]que logran desembarcar en las infinitas ensenadas que existen por toda la dilatada y desierta costa de esta península. [...] La Aduana Marítima de este puerto tiene muy escaso resguardo, el cual le es insuficiente para cubrir esta clase de vigilancia, pues apenas le basta para atender al servicio del puerto... son muy repetidos los casos de contrabando que se verifican en el territorio y que viene a saberse después de consumado.[207]

Por otro lado, debemos precisar que el comercio ilícito se ha efectuado en todos los periodos de la historia regional, pero las mercancías de contrabando han cambiado según la época, ya sea porque se vuelven susceptibles al ser prohibidas o porque las gravan impuestos

[206] *Ibid.*

[207] *Sospechas del administrador de rentas sobre el contrabando en el territorio*, AHPLM, La Paz, abril 10 de 1886, *Hacienda*, vol.211,exp.no.3, leg. IV/V- /L-4/FF-4.

muy altos. Ejemplo de ello es que a principios del siglo XIX se intercambiaban mercancías extranjeras —ya manufacturadas— por productos del territorio que tenían demanda comercial en otros países, fundamentalmente plata y cueros.[208] Ya hacia finales de siglo se traficaba ilegalmente concha-perla, orchilla y guano, entre otros.

Sin embargo, hay que destacar algunas diferencias: las embarcaciones que practicaban el comercio ilícito en las primeras décadas del diecinueve eran grandes barcos mercantes y balleneros que se detenían en el sur peninsular para abastecerse de agua, leña y víveres y también para intercambiar productos, en realidad se trataba de un trueque comercial. En cambio, durante la etapa porfirista, los intercambios eran de compra-venta y el contrabando lo realizaban los grandes buques mercantes pertenecientes a las compañías de navegación subvencionadas por el gobierno mexicano, que eran las que traían las mercancías extranjeras procedentes en su mayoría de Estados Unidos.

Esto sucedía con el vapor americano "Newbern", primero propiedad de la Compañía de Vapores de California y México y luego de la Pacific Coast,[209] donde se realizaron muchas veces actos de contrabando [cuadro 10]. En ellos se vieron involucrados tanto comerciantes reconocidos como autoridades aduanales, que de alguna forma aprovechaban el intercambio clandestino para evadir los impuestos de importación y/o exportación. Así lo indicaba el Administrador de Rentas en el año de 1886:

> [...] públicamente se ve que en las fechas en que el vapor americano *Newbern* en su viaje de San Francisco a estos puertos, algunos comerciantes de esta ciudad, salen personalmente a la costa a esperar la pasada de dicho vapor, para ejecutar ellos mismos la operación

208 Ver Trejo Barajas, *Espacio y economía...*, *op. cit.*, p.121-128.
209 Ver Busto Ibarra, "Uniendo fronteras...", *op. cit.*

> del contrabando, y otros, con ese mismo objeto tienen sus agentes que mandan a diversas partes de la expresada costa [...][210]

Ocurría que las pequeñas embarcaciones se acercaban al "Newbern" y ahí mismo efectuaban el intercambio de mercancías. En uno de los viajes de este barco, en mayo de 1885, dos balandras llegaron procedentes del "Newbern", una al puerto de La Paz y otra al de Cabo San Lucas, con indianas de algodón como mercancías de contrabando. [Cuadro 10].

Un dato interesante es que de los 47 casos de contrabando registrados entre 1872 y 1900, el "Newbern" se vio involucrado aproximadamente en un 70 por ciento de los casos. Esto es un reflejo de la realidad del momento, en la cual las embarcaciones de las compañías navieras eran de vital importancia para el comercio del puerto de La Paz.

Si analizamos con detalle el cuadro 10, vemos que las mercancías de contrabando eran harina, queso, jamones "chicago", bacalao, pasas, mantequilla, algodón, galletas, plumas, lápices, sombreros de palma, puros, jabón, mezcal, cerveza, lana, mezclilla, lana, algodón, manteca, ropa, etc.

De todas ellas, las que mayores casos de contrabando experimentaron fueron la ropa y las telas de cualquier tipo. Seguramente esto se debió a que los impuestos eran altos, pues, como ya vimos, en algunos casos el derecho a pagar por su importación equivalía al cien por ciento de su valor. Por ello tampoco es extraño que encontremos a comerciantes grandes o pequeños involucrados en estos actos de comercio ilícito, ya que obtener mercancías a precios más bajos y venderlas en sus negociaciones a precios "normales", redituaba mayores ganancias para ellos.

[210] *Sospechas del administrador de rentas sobre contrabando en el territorio*, AHPLM, La Paz, abril 10 de 1886, *Hacienda*, vol.211, leg. IV/V- /L-4/FF-4, exp.no.3.

CUADRO 10
ACTOS DE CONTRABANDO COMETIDOS EN EL SUR DE LA BAJA CALIFORNIA, 1877-1900

Fecha	Mercancía de contrabando	Lugar del contrabando	Acusados	Nombre del buque donde se efectuó	Procedencia del buque	Otros datos	No. de expediente en el Juzgado de Distrito
18.Ene. 1877	Efectos extranjeros (sin documentos aduanales)	La Paz		Pailebot americano "Newbern"	Mazatlán		
23.Ago. 1878	Harina (sólo rumor)	Todos Santos	Salgado Moreno y Cía.		San Francisco		*
11.Ene. 1879			Carlos León	"Unión", "Newbern"		Traspaso del "Unión" al "Newbern" $218.00 del águila. Confiscación del dinero.	Exp. 4/879
6.Mar. 1879	16 piezas de indianas americanas	La Paz	"Fisher"	"Newbern"		Pago de triples derechos	Exp. 7/879
7.Abr. 1879	Queso, jamones "chicago", bacalao, pasas, mantequilla	Dolores, B.C.		Pailebot americano "Montana"			Exp. 6/879

CUADRO 10
ACTOS DE CONTRABANDO COMETIDOS EN EL SUR DE LA BAJA CALIFORNIA, 1877-1900

Fecha	Mercancía de contrabando	Lugar del contrabando	Acusados	Nombre del buque donde se efectuó	Procedencia del buque	Otros datos	No. de expediente en el Juzgado de Distrito
1.Jul. 1879	Armas, herramienta, pieles, bebidas alcohólicas, ropa	La Paz		Pailebot americano "Dreadnight"	De San Francisco, con rumbo a Mazatlán y Manzanillo		
Julio, 1879	Lana y algodón	La Paz	Cota y Peláez	"Newbern"		Pago de dobles derechos	Exp. 11/879
14.Sept. 1880	1 caja, no especifica	La Paz	Alberto Ramírez	"Newbern"		Pago de triples derechos	Exp. 17/880
1880	Valor: $150,000	Bahía Magdalena	González y Ruffo y Cota y Peláez	Bc.alm. "Hércules"	San Francisco		Exp. 23/880
1.Ene. 1881	Orchilla	Bahía Magdalena	Francisco Bareño				Exp. 2/881
Feb. 1881	Manteca, aceite de petróleo, galletas		José Hidalgo	Vapor "Sonora"		Se suspende el trámite del juicio	Exp. 4/881
1.Feb. 1881		La Paz	Tomas Jones	"Newbern"			Exp. 3/881
1.Ene. 1882	(consignaron el buque, la carga y la tripulación)	Los Frailes		Pailebot americano "Adriana"	San Francisco		**

Fecha	Mercancía de contrabando	Lugar del contrabando	Acusados	Nombre del buque donde se efectuó	Procedencia del buque	Otros datos	No. de expediente en el Juzgado de Distrito
27.May. 1882	Harina	La Paz	Juan Hidalgo	Pailebot. "Consuelo"		Pago de triples derechos de portazgo	Exp. 5/882
Junio, 1883	Telas, toallas, juguetes, pañuelos	La Paz	Adolfo R. Pedrín	"Consuelo"			Exp. 9/883
29.Nov. 1884	Denunciaba como galletas efectos extranjeros	Cabo San Lucas	Pedro Olea, adminsitrador de la aduana.	Newbern y expreso Wells Fargo		Se decretó su suspensión y la de los celadores	Exp. 19/884
Feb. 1884	Algodón y galletas.	Cabo San Lucas	Pedro C. Victoria (cabo de resguardo)	"Newbern"		Los bultos tenían la marca "A. Ceseña"	Exp. 18/884
16.Feb. 1884	Barras de fierro para ferrocarril (El Triunfo)	La Paz	Guillermo Silver	"Newbern"			Exp. 24/884
15.Jun. 1884	Galletas, telas	Cabo San Lucas	A. Ceseña (consignatario)	"Newbern"	San Francisco		Exp. 28/884
23.Jul. 1884	Ropa consignada a Pablo Hidalgo y Cía., de La Paz	Aguas del Golfo	Capitán americano Careb				***
20.Nov. 1884		Isla del Carmen		"Newbern"		Cargó varios efectos, sin intervención del resguardo marítimo	Exp. 45/884

CUADRO 10
ACTOS DE CONTRABANDO COMETIDOS EN EL SUR DE LA BAJA CALIFORNIA, 1877-1900

Fecha	Mercancía de contrabando	Lugar del contrabando	Acusados	Nombre del buque donde se efectuó	Procedencia del buque	Otros datos	No. de expediente en el Juzgado de Distrito
24.Ene. 1885	494 pacas de orchilla	Bahía Magdalena	Rodolfo Gibert	"Newbern"		El buque va a San Francisco a consignación del Sr. Gulle. Se considera contrabando porque la orchilla se extrajo de los terrenos de Hale y Cía.	Exp. 3/885
11.Feb. 1885	Harina, indianas	Bahía Magdalena	Cristobal Sosa	"Newbern"	San Francisco		Exp. 10/885
21.May. 1885	7 indianas de algodón	La Paz	Porfirio Márquez y José González	Balandra de Marquez, procedente del "Newbern"	Mazatlán		Exp. 12/885
20.May. 1885	1 indiana de algodón	Cabo San Lucas	Teodoro Bañaga y José Martínez	Balandra nacional "Bonachi", procedente del "Newbern"	Mazatlán		Exp. 8/885
11.Jun. 1885	Galletas, pintura, aceite de carbón	Cabo San Lucas		"Newbern"			Exp.15/885
21.Jul. 1885	Puros, sombreros de palma, jabón, mezcal (24 bultos excedentes)	Cabo San Lucas	Jorge Ibs (consignatario)	"Newbern"	Guaymas, La Paz y Mazatlán		Exp. 18/885

Fecha	Mercancía de contrabando	Lugar del contrabando	Acusados	Nombre del buque donde se efectuó	Procedencia del buque	Otros datos	No. de expediente en el Juzgado de Distrito
22.Ago. 1885	Telas y camisas de algodón	Bahía Magdalena		“Newbern”	Puertos del Golfo		Exp.23/885
22.Oct. 1885	Paquete rotulado “muestras para el señor Santiago Ceseña”	Cabo San Lucas	Narciso Ceseña	“Newbern”		Multa de $200.00 y 3 meses de prisión	Exp. 10/889
1885	Plumas, lápices, libros... sin factura	La Paz	Bulto a nombre de M.Marshall	“Newbern”	San Francisco		Exp. 17/885
1885	Parque metálico	Cabo San Lucas		“Newbern”	San Francisco		Exp. 6/885
1885	Varios objetos ocultos en sus ropas	Cabo San Lucas	Abel Ramelli	“Newbern”			Exp. 9/889
Oct. 1886	Velas	La Paz	Otton Kollman (representante de Kollman, Silver y Cía.			No pagó $440.00, valor de 220 cajas de velas ($2.00 c/u), que recibieron en comisión de venta de San Francisco Candle Co.	Exp. 53/886
19.Ene. 1888	15 bultos de ropa	San José del Cabo		Vapor Nacional “Monserrat”	San Francisco		Exp.1/888

CUADRO 10
ACTOS DE CONTRABANDO COMETIDOS EN EL SUR DE LA BAJA CALIFORNIA, 1877-1900

Fecha	Mercancía de contrabando	Lugar del contrabando	Acusados	Nombre del buque donde se efectuó	Procedencia del buque	Otros datos	No. de expediente en el Juzgado de Distrito
29.Abr. 1888	7 bultos de mercancías, no especifica cuales	La Paz	Pascual Duarte	“Newbern”			Exp. 9/888
29.Ene. 1889	Ropa y telas	Rancho Encinal, Cabo San Lucas	Exaltación Ceseña (propietario)			Los bultos y ropas crean derechos por $299.08. Las mercancías se rematan en $86.15	Exp. 6/889
1890	Lana, mezclilla y otros	Santa María, San José del Cabo		bote varado			Exp. 8/890
Junio, 1891	Ropa	La Paz	Cristobal Meza, Gerónimo Rodriguez, Telésforo Dominguez	Pango “Mundo”, procedente del “Newbern”		Con valor de $34.76	Exp. 13/891
1891	Ropa	La Paz	Micada de Hollman	“Newbern”	San Francisco	En la aduana de San José del Cabo despachó ropa como galletas.	Exp. 2/891

Fecha	Mercancía de contrabando	Lugar del contrabando	Acusados	Nombre del buque donde se efectuó	Procedencia del buque	Otros datos	No. de expediente en el Juzgado de Distrito
8.Ene. 1892	Efectos extranjeros (ropa)	La Paz	Cipriano Alcalde	"Newbern"	San Francisco		
Oct. 1892	2 cortes de casimir de lana	Cabo San Lucas		"Newbern"	San Francisco		
1892	Galletas, aceite mineral	La Paz	Sra. Hollman	"Newbern"	San Francisco		****
Jun. 1893	2 rollos de cordon de algodón	San José del Cabo	José Pino (de San José)	"Newbern"			
1900	Guano y yute	Ensenada de Todos Santos	Sr. H. Thronsen	Bongo "Hong Cong"			Exp.1/900

* AHPLM, La Paz, *Gobernación*, leg. IV/V-143/L-8/14-FF.

** AHPLM, La Paz, enero 1o. de 1882, leg. IV-/V-168/L-1/FF-1.

*** AHPLM, La Paz, B.C., julio 23 de 1884, *La Voz de California*, política, literatura, variedades, tomo IV, núm.20.

**** AHPLM, La Paz, 1892, *Hacienda*, vol.222 bis, exp.6/892.

NOTA: Todos los expedientes citados en el cuadro forman parte del Archivo de Juzgado de Distrito de Baja California Sur, incluyendo sus dos ramos: Procesos Penales y Juicios de Amparo.

De los productos del territorio sólo encontramos un caso de contrabando de orchilla y uno de guano. Esto no quiere decir que no hayan sido utilizados en el comercio ilícito, sino más bien creemos que por alguna razón no se registraron o quizá era más fácil detectar lo que llegaba al territorio que los productos que salían.

Otro aspecto que debemos señalar es el hecho de que en los barcos de las armadas de buceo también se realizaban actos de comercio ilícito. En 1882 se encontró que, al costado del pailebot americano "Adriana" —propiedad de la Compañía Perlífera— estaba el bote nacional "Inteligente". Se asegura que Pablo Hidalgo y Compañía mandó al capitán del "Adriana" a entregar algunos bultos al "Inteligente"; los bultos contenían artículos procedentes de San Francisco, California: telas, ropa de niño, ropa de seda, etc., flores artificiales, 2 carabinas, una máquina usada para buceo, sombreros y 4 quintales de concha perla. Los implicados fueron sorprendidos en Los Frailes, por lo que el capitán fue sentenciado a 5 años de prisión.[211]

Caso similar fue el del vapor nacional "Don Juan", propiedad de la Compañía Perlífera de la Baja California, que llevaba ropa de contrabando en el vapor encargado de conducir a las armadas de concha perla las provisiones de comida, bebida y accesorios para la embarcación.[212]

Una estrategia de las compañías de navegación subvencionadas el incluir en su rancho productos que después los destinarían al comercio ilícito. En un documento encontrado en el archivo de Juzgado de Distrito se incluye una lista de los efectos considerados como rancho (y por lo tanto exentos de derechos) del pailebot nacional "Porfirio Díaz", propiedad de la Compañía Perlífera, que proceden-

[211] *Contrabando de concha perla y otros*, AJDBCS, Los Frailes, diciembre de 1882, *Procesos penales*, exp.17/882.

[212] *Contrabanado de ropa en el vapor nacional "Don Juan"*, AJDBCS, La Paz, 1889, *Procesos Penales*, exp.15/889.

te de San Francisco, llevaba azúcar refinada, barriles de whiskey, vino tinto, vinagre, carne salada, sardinas en aceite, varias docenas de camisas de franela, de algodón, pantalones, etc. supuestamente como víveres para la armada de buceo.[213]

Un hecho significativo en el comercio ilícito del periodo es la complicidad que existía entre los comerciantes y las autoridades que representaban al gobierno federal en las aduanas marítimas, quienes seguramente también tenían alianzas con los capitanes de los buques.

Ejemplo de ello es el caso que se refiere al contrabando de orchilla en Bahía Magdalena realizado por González y Ruffo y Cota y Peláez, en el que el Administrador de la Aduana de La Paz, Enrique Peña, resultó cómplice del delito.[214]

Asimismo, en 1884, Pedro Olea, administrador de la Aduana Marítima de Cabo San Lucas, fue suspendido de su empleo y sueldo debido a que dejó pasar, entre otras cosas, galletas y madera sin pagar derechos. En el documento de un juicio que se abrió en su contra se especifica que "Olea acostumbraba dejar pasar sin el reconocimiento aduanal que traía el expreso de Wells Fargo, conformándose con lo que los interesados le manifestaban para el pago de derechos."[215]

Por último, otros dos casos que implican a autoridades aduanales son los siguientes. En un viaje del "Newbern" a La Paz, en noviembre de 1884, se tuvo noticia de que en isla del Carmen se habían embarcado varios efectos con el consentimiento de Alberto Nuñez, contador de la Aduana Marítima de La Paz, sin que se haya

213 *Contrabando. Víveres para la Compañía Perlífera*, AJDBCS, La Paz, octubre de 1884, *Procesos penales*, exp. 34/884.

214 *Contrabando de Ruffo y Cota y Peláez*, AJDBCS, Bahía Magdalena, 1880, *Procesos penales*, exp.23.

215 *El administrador y escribiente de la aduana de Cabo San Lucas son sentenciados por irregularidades en el manejo*, AJDBCS, Cabo San Lucas, 1884, *Procesos penales*, exp.19/884.

verificado el registro en el resguardo marítimo;[216] en Cabo San Lucas se encontraron 17 bultos conteniendo lienzos de algodón y tres cajas de galletas que llevaban una marca, resultando cómplice el cabo de resguardo de la Aduana Marítima, Pedro C. Victoria, quien fue castigado por el administrador de la aduana encerrándolo en el pailebot "Concha Sofía".[217]

La ley decía que "si se aprehendiere a los dueños, conductores, capitanes o cualquiera otra persona que conduzcan los efectos, sufrirán cinco años de prisión y sus nombres se publicarán en los periódicos."[218] No obstante, si alguno de los comerciantes del puerto era sorprendido en el comercio ilegal, salía bajo fianza al poco tiempo. Su fuerza política y económica en el puerto les daba seguridad para realizar operaciones en la clandestinidad. No pasaba lo mismo con las autoridades, quienes, por lo regular, cumplían con el castigo que se les aplicara, aunque éste tampoco era muy estricto. Así que la complicidad de comerciantes con autoridades debió ser de lo más común.

Nos resta decir que quizá sean pocos los casos de comercio ilícito aquí registrados con base en los expedientes del Juzgado de Distrito, pero estamos seguros de que se realizó en una escala mucho mayor a la que podamos imaginar, dada la situación geográfica del territorio que favorecía su práctica. Queda claro, además, que el comercio ilegal era tan importante como el legal y que el propio dinamismo comercial marítimo en la región fomentaba su existencia.

[216] *Contrabando del vapor americano "Newbern"*, La Paz, noviembre 20 de 1884, AJDBCS, *Procesos penales*, exp.45/884.

[217] *Contrabando en Cabo San Lucas*, Cabo San Lucas, noviembre de 1884, AJDBCS, *Procesos penales*, exp.18/884.

[218] *Decreto sobre penas de contrabando, fraude o derechos fiscales*, AHPLM, México, diciembre 8 de 1878, *Justicia*, leg.IV-/V-146/L-12/FF-12.

Actividad comercial en el puerto de Santa Rosalía

La Compañía El Boleo y la creación del puerto de Santa Rosalía

La historia del puerto de Santa Rosalía es distinta a la de La Paz. Este último, con un fondeadero natural para el arribo de los buques, se empezó a poblar a principios del siglo XIX y desde entonces fue importante para fines comerciales en la región sureña. En cambio, la historia del puerto de Santa Rosalía comenzó hacia finales de la centuria, cuando el gobierno porfirista firmó, en 1885, un contrato con la Compañía francesa El Boleo para explotar los recursos cupríferos del centro peninsular.

Recordemos que la política económica de la época otorgaba prerrogativas a las empresas extranjeras para que vinieran a invertir sus capitales en México. Las inversiones en el ramo de minería fueron de suma importancia para el país, en 1911 ocupaban el tercer lugar en las inversiones extranjeras, es decir, el 24.1 por ciento del total.[219]

Por lo tanto, las regiones mineras, como exportadoras de materias primas, eran las que mayor participación tenían en el comercio exterior, pues prácticamente todo el producto se enviaba al extranjero para su aplicación en las industrias.

El Distrito Sur de la Baja California fue una de esas regiones mineras que se distinguió a nivel nacional e internacional por la

[219] Fernando Rosenzweig, "El desarrollo económico de México de 1877 a 1911", en Francisco Casanova Álvarez, *México: economía, sociedad y política*: *antología*, México, UNAM, 1985, p.155.

extracción y producción de cobre por parte de la Compañía El Boleo, lo que permitió que el país ocupara los primeros lugares como productor de cobre en el mundo. La pertinencia de analizar el comercio marítimo en el puerto de Santa Rosalía durante el periodo porfirista, radica en que al poco tiempo de haber llegado la empresa francesa, el tráfico naviero en la zona fue considerable.

Como antecedente apuntaremos que la tradición marítima comercial en la región del centro de la península está relacionada con el puerto de Mulegé, que fue abierto al comercio de cabotaje en 1856.[220] Sin embargo, el intercambio marítimo en esta región se empezó a practicar de manera regular al principiar la década de los setenta cuando se descubrió la existencia de cobre en la municipalidad mulegina.

En 1868, José Rosas Villavicencio envió una muestra del mineral a Guaymas para averiguar si era de buena ley; al obtener una respuesta afirmativa se empezó a explotar el recurso en los depósitos superficiales tanto por empresas locales como por negociaciones provenientes de Sonora y Sinaloa.[221]

Las nuevas negociaciones mineras realizaban la exportación del mineral en diversos barcos que arribaban a Mulegé, único puerto cercano a la zona minera autorizado para el comercio marítimo. En 1873-1874 se exportaron un total de 2,531 toneladas de metales en los barcos Solid, Rosa Isabela, México, Malanta, Indian, Delta, Gellert, Montana, Imperiosa, Ringleades, San Lucas y Porcha.[222] Ya para 1875-1876 exportaron 10,445 toneladas de metales en los barcos Reunión, Teresa, Mercedes, Patagonia, Matador, Caneo, Ellida, Schiller, Paulina, Fernando Brims, María, Camilla, Norma, Daniel Marcy, Stanley Heash, Matilde, Upman, Evelina, Príncipe

[220] González Cruz, *La Compañía...*, *op. cit*., p.120.

[221] Juan Manuel Romero Gil, *El Boleo, Santa Rosalía, Baja California Sur: un pueblo que se negó a morir, 1885-1954*, Hermosillo, Sonora, Editorial Unísono, 1991, p.49-57; González Cruz, *La Compañía...*, *op. cit*., p.29-30.

[222] González Cruz, *La Compañía...*, *op. cit*., p.19.

Conde, Oslo, Galoen Heece, Bermah, Southern Chief, Martha Fisher y Leng Yellow.[223]

Aunque el fondeadero por los que se embarcaron los cargamentos de metales arriba mencionados era Santa Rosalía, el puerto de Mulegé empezó a adquirir importancia comercial pues los mineros se abastecían de insumos y mercancías indispensables de las casas de Sandoval-Bulle, Gorosave y Mejía.[224]

Quizá esto explique por qué en el contrato que otorgó el gobierno federal a la Línea Acelerada del Golfo de Cortés en 1877, se contemplara Mulegé como punto de escala en su ruta de navegación, pues ya había motivos para detenerse, como realizar intercambio mercantil con un puerto que contaba con un recurso natural atractivo y que necesitaba mercancías de la contracosta para abastecer a sus nuevos habitantes atraídos por la actividad minera.

Dicha actividad favoreció el comercio en Mulegé, pero esto no duró mucho tiempo porque hacia finales de los setenta ocurrió una baja mundial en el precio del cobre. La crisis minera obligó a los empresarios a traspasar sus negocios, pues ellos ya no podían mantener su industria. Uno de ellos, Manuel Tinoco, tuvo la visión de que con una fuerte inversión se lograría reactivar la extracción minera, así que vino un ingeniero consultor de la Casa Rothschild de Francia con la finalidad de saber si se trataba de yacimientos prometedores. Al pronosticar que, aplicando una tecnología adecuada, existía la posibilidad de explotar los yacimientos por un largo periodo con un 12 por ciento de ley, los franceses no dudaron en invertir doce millones de francos para comenzar la explotación cuprífera en el Distrito Minero de Santa Águeda.[225] Esta inversión dio inicio a la historia del puerto de Santa Rosalía y pronto modificaría la realidad de la región mulegina.

223 *Ibid*, p.23.
224 *Ibid*, p.24.
225 Romero Gil, *op. cit.*, p.49-57; González Cruz, *La Compañía...*, *op. cit.*, p.29-30.

Por el contrato del 7 de julio de 1885 se otorgaron a la negociación de El Boleo todas las minas del Distrito de Santa Águeda, que comprendía 11 fundos mineros en una superficie de 20 mil hectáreas. El tiempo de explotación del mineral se extendía a 50 años y se le autorizaba, además, la exención de todo tipo de derechos federales o municipales —excepto el del timbre—, la exención del pago de derechos de importación de todas las materias primas y herramientas indispensables para el trabajo de las minas durante 20 años y por 50 años el cobre libre de derechos de exportación o cualquier otro.[226]

Según el contrato, el gobierno conservaba la propiedad de la zona marítima de 20 metros a lo largo de la costa, pero ésta podría ser ocupada por los concesionarios para construir muelles, diques, almacenes, ferrocarriles y fundiciones con patios, terrenos y dependencias.[227]

Una de las cláusulas especificaba la obligación del gobierno mexicano de establecer, en un lapso de tres meses, un puerto en Santa Rosalía para el comercio de altura y cabotaje. A cambio de esto, la empresa debía poner en servicio un vapor de cuando menos 50 toneladas para realizar viajes de Santa Rosalía a Guaymas con escala en Mulegé de ida y vuelta.[228]

Al igual que lo estipulado en los contratos a las compañías navieras subvencionadas, tendría que llevar bandera mexicana, transportar gratis la correspondencia de las oficinas de correos, aplicar el 50 por ciento de descuento sobre la tarifa vigente a tropas y empleados de gobierno que viajaran para realizar actividades del servicio público, y además el vapor quedaría exento de los derechos de

[226] Edith González Cruz, "La inversión francesa en la minería durante el Porfiriato: la Cía. El Boleo, Santa Rosalía, Baja California Sur", tesis de licenciatura, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 1985, p.20-21.

[227] *Ibid*, p.20-21.

[228] *Ibid*, p.21-22; Romero Gil, *op. cit.*, p.58.

puerto, anclaje, tonelaje, con excepción de los destinados a mejoras en los puertos.[229]

Vemos que al mismo tiempo que la empresa era concesionaria de la explotación de cobre, se convertía en naviera. Dada la necesidad de traer todo tipo de materiales para crear infraestructura que permitiera el desarrollo de la industria, así como la de enviar al exterior lo obtenido en la extracción del mineral, se requería una línea de navegación operada por la propia compañía.

Debido a que en Santa Rosalía no existía una bahía natural para el abrigo de los buques, fue necesario la construcción del puerto y muelle; la creación del puerto artificial era imprescindible para la explotación, beneficio y comercialización del cobre. El sitio indicado para su creación fue la desembocadura del arroyo Providencia, punto más cercano a las minas de Purgatorio y Soledad.

Para el puerto artificial "se construyó un rompeolas integrado de dos alineamientos rectos dirigidos el primero normal a la costa y el segundo paralelo a ésta, formando los dos entre sí una gran escuadra. La base sumergida en dicho rompeolas se hizo con blocks de escoria provenientes de las fundiciones de El Boleo en vez de sillares de cemento".[230]

En 1886 se terminó el primer muelle de madera de la Compañía, tenía una extensión de 250 metros de largo y se invirtieron 40 mil pesos en su edificación. Sin embargo, un año después, un fuerte temporal derribó una parte del muelle, y no fue sino hasta 1888 cuando se volvió a construir un muelle de madera de 265 metros de largo que costó 25 mil pesos. [231] Hacia 1891, el muelle se había destruido tres veces, por lo que en 1892 se firmó un contrato

[229] Artículos 8 y 9 del contrato celebrado entre la Secretaría de Fomento y los señores Manuel Tinoco y Carlos Eisenmann, reproducido en Romero Gil, *op. cit.*, p.353-357.

[230] González Cruz, *La inversión...*, *op. cit.*, p.22.

[231] Romero Gil, *op. cit.*, p.60-61.

con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para realizar mejoras al puerto:

> se trataba de construir un malecón que abrigara a las embarcaciones de los violentos vientos del noroeste, pues la situación especial de la empresa, separada por el mar de toda población de importancia y desprovista de los elementos más indispensables para darle vida al mineral, se veía obligada a importar de Europa y de los Estados Unidos, alimentos y todos los materiales para la explotación de aquellos importantes criaderos.[232]

Para 1897 se terminó la primera etapa de la obra, varios bloques de escoria formaban el dique cuya medida era de 327 metros de largo.[233] En 1905 se firmó un nuevo contrato entre el gobierno mexicano y la compañía para mejoras al puerto de Santa Rosalía. En él se transfería a El Boleo la responsabilidad material de las obras del puerto.

En dicho contrato se estipulaba que de los terrenos que con obras se ganasen al mar, se daría un 50 por ciento en propiedad a la Compañía El Boleo. La federación perdía aquí la propiedad de 20 metros de zona marítima que se había establecido en el contrato original. Se otorgaba también exención por 50 años de los derechos adicionales por razón de mejoras al puerto de Santa Rosalía, a todos los buques o embarcaciones de su propiedad o que le fueran consignados. La Compañía recibiría de la Aduana Marítima, durante el periodo de 50 años, el 50 por ciento de derechos que se cobraran por razón de la mejora del puerto a los buques, embarcaciones o mercancías que no pertenecieran ni vinieran consignados a ella.[234]

[232] Según *Informe sobre minas de cobre en El Boleo en 1896*, citado por Romero Gil, *op. cit.*, p.61.
[233] *Ibid*.
[234] González Cruz, *La Compañía...*, *op. cit.*, p.41.

Finalmente, el muelle fue concluido en 1910, con lo cual se evitaban los contratiempos que se presentaron durante tantos años. Con el puerto artificial se aseguraba el desarrollo del comercio con el exterior, ya fuera con puertos nacionales o extranjeros.

Independientemente de que en los primeros años el puerto no brindaba seguridad para el arribo de los buques, a partir de 1886 empezaron a atracar en él embarcaciones de diversas compañías de navegación. En ese año, el puerto de Santa Rosalía fue incluído por primera vez en la ruta de la compañía de navegación de Luis Hüller; en 1894 se contempló como puerto de escala en el contrato a la compañía de Luis A. Martínez y, por último, en 1903, en las compañías de Juan B. Abaroa y en la Naviera del Pacífico.[235] Desde sus inicios, el puerto estuvo bien comunicado gracias a la existencia de esos vapores y los de propiedad de El Boleo.[236]

En el nuevo puerto de Santa Rosalía, entre muchas otras cosas,[237] se estableció una oficina de la Aduana Marítima, que se construyó de madera, con dos almacenes y un patio cerrado para el depósito de las mercancías que no podían introducirse a los almacenes. Asimismo, se construyó la oficina de la Capitanía de Puerto, que se integró de dos pisos, uno servía como habitación para el capitán del puerto y el otro se utilizaba para las oficinas.[238]

La construcción del pueblo y puerto de Santa Rosalía tuvo como consecuencia el desplazamiento paulatino de Mulegé,[239] debido a

[235] Véase capítulo I.

[236] A principios de siglo, León Diguet afirmaba "casi todas las líneas de vapores que hacen el servicio de los diferentes puertos de la costa, vienen a tocar [al puerto de Santa Rosalía]; además, un vapor perteneciente a la Compañía hace sin interrupción la travesía del golfo entre Santa Rosalía y el puerto de La Paz." Diguet, *op. cit.*, p.29.

[237] El Boleo, como propietaria de los terrenos concedidos en el contrato original, edificó una ciudad entera, todo le pertenecía: la iglesia, las casas, la fundición, el astillero, el puerto, la fábrica de hielo, la panadería y los hombres que habitaban la ciudad. Ver: González Cruz, *La inversión*..., *op. cit*., p.57.

[238] González Cruz, *La inversión*..., *op. cit*., p.23-24.

[239] En 1885, Mulegé fue decretado puerto de cabotaje y sección aduanera de Santa Rosalía, condición que fue ratificada en 1907, en el decreto de las aduanas existentes en

que el primero tuvo el carácter de puerto de altura y también porque ahí se concentró la mayor parte de la población y de la actividad comercial de la región. Así pues, a partir de 1885, en Santa Rosalía fue donde mayor tráfico marítimo se registró en la región central de la península.

Comercio y comerciantes

Con la presencia de El Boleo surgió una destacada dinámica de comercio interior y exterior. El primero se realizó mediante una red que se conformó entre las poblaciones de Santa Rosalía, Mulegé y San Ignacio, en el que participaban comerciantes de las tres localidades; mientras que en el segundo intervinieron diversos puertos —fundamentalmente extranjeros— que favorecían el intercambio comercial con la empresa, quien controlaba las importaciones y exportaciones de mercancías.

Al contrario de lo que ocurría en La Paz, donde la actividad comercial estaba en manos de varios comerciantes que se dedicaban a la compra-venta de diversas mercancías nacionales y extranjeras, en Santa Rosalía la compañía El Boleo monopolizaba gran parte del comercio interior y el total del exterior en la municipalidad de Mulegé; se podría decir que ambos giraban en torno suyo.

el país. [apéndice 1]. A pesar de la apertura de Santa Rosalía como puerto de altura, el de Mulegé se siguió visitando por embarcaciones que venían de la contracosta o de otros puertos peninsulares [anexo 5]. Por otro lado, la comunicación entre Santa Rosalía y Mulegé se realizó por mar hasta principios del siglo XX, cuando El Boleo emprendió la construcción de caminos carreteros entre el mineral y los pueblos cercanos. A pesar del arribo de El Boleo a la región, Mulegé no perdió su tradición marítima comercial, aunque tampoco ocupó el lugar que como puerto natural y cabecera administrativa de la municipalidad le hubiera correspondido de no haberse establecido una empresa con la capacidad de construir su propio puerto para la comercialización del mineral.

El comercio interior

Dos años después del establecimiento de El Boleo, ya había dos almacenes en Santa Rosalía y una tienda en cada uno de los grupos mineros. Como propietaria de diversas tiendas y como patrón de los trabajadores, su negocio era redondo, pues además de que contaba con un reglamento para el consumo de artículos de primera necesidad para los colonos —lo que le daba la facilidad de controlar los gastos de los trabajadores—, tenía tiendas de abarrotes, carnicerías, tabaquerías, fondas, cantinas, expendios de licores, panaderías, etc.[240]

Con el tiempo, la empresa abrió al público en general sus negociaciones para que los comerciantes de la región pudieran abastecerse de las mercancías necesarias para su subsistencia. Esto afectó al comercio de Mulegé, ya que los comerciantes del pueblo se convirtieron en consumidores de los establecimientos de la compañía, puesto que las mercancías que ésta ofrecía estaban a un precio más bajo por la exención de derechos de importación de que gozaba.

El Boleo, como comerciante, se preocupaba por sus negocios; la producción en sus ranchos agrícolas y ganaderos tenía un destino: el abasto de los pobladores. Los principales consumidores eran los trabajadores de la Compañía, ya fuera que se emplearan en las minas, los ranchos o en cualquier parte de los territorios de la empresa, los lugares a los que acudían para la compra de alimentos, ropa, abarrotes, pan, etc., eran tiendas de raya que la Compañía se había encargado de establecer en diversas localidades. Con esto El Boleo aseguraba a la vez sus ganancias y la comercialización interna de sus productos.

Aunque la empresa se reservó el control del comercio en el mineral, permitió que distintas personas realizaran la actividad

[240] González Cruz, *La inversión francesa...*, *op. cit.,* p.45-47; González Cruz, *La Compañía...*, *op. cit*., p.58.

comercial. Entre otros, para tenerlos como aliados en caso de conflicto con las autoridades muleginas, dejó actuar libremente a Juan B. Abaroa, Rodolfo Garayzar, Gabriel Casillas y Arnulfo Lieras.[241]

Juan B. Abaroa era quizá el más importante de la región, después de El Boleo. Su experiencia como naviero le había dado un lugar especial dentro de las consideraciones de la compañía. Como ya vimos, en 1903 firmó un contrato con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para el establecimiento de una línea de navegación entre Guaymas y Perihuete, tocando de ida y vuelta en Santa Rosalía, Mulegé, Loreto y La Paz.

A pesar de que este contrato fue firmado en 1903, sabemos que desde algunos años antes Abaroa era quien realizaba el comercio marítimo entre los puertos de La Paz y Santa Rosalía. En 1893, por ejemplo, salieron de La Paz rumbo a Santa Rosalía tres embarcaciones de su propiedad: las balandras nacionales "Globa", "Julia" y "Juan Panadero".[242]

Era además comerciante y comisionista en mercancías generales, con surtido de géneros de todas clases, ropa hecha y objetos de fantasía;[243] se registraba también como dueño de una panadería y como productor de calzado.[244]

Asimismo, era dueño de un astillero en Cabo San Lucas, donde se construyeron los barcos "Mavari" y "El Precursor" (de su propiedad), la barca "Luisa" de Antonio Meza y la "Ondina" de Rodolfo Garayzar.[245]

Seguramente, tener el mencionado astillero en el sur peninsular, le obligó a realizar viajes frecuentes a aquellos puertos, por lo cual mantuvo buenas relaciones con los comerciantes y navieros de

[241] González Cruz, *La compañía...*, *op. cit.*, p.136-137.
[242] AJDBCS, La Paz, 1893, *Procesos penales*, exp.21/893.
[243] Southworth, *op. cit.*, p.81.
[244] González Cruz, *La compañía...*, *op. cit.*, p.122.
[245] Gastélum Arce, Roberto, *Centenario de Santa Rosalía, 1885-1985*, Santa Rosalía, B.C.S., s.n., 1986, p.157.

La Paz, en particular con Rodolfo Gibert, de quien fue representante en el negocio de la pesca de tiburones, kilas y bufeos en el litoral.

En 1893, Gibert le concedió a Abaroa una carta poder:

> [...] por la presente doy poder a usted para que en mi nombre y representación verifique la pesca de tiburones, kilas y bufeos que tengo contratada con el Gobierno y cuyo contrato obra en todas las aduanas y capitanías del litoral comprendido en él. Para que ocurra usted a las oficinas de Santa Rosalía, solicitando los permisos que en virtud de esta carta poder conceda a los pescadores así como para perseguir la pesca clandestina que otras personas verifiquen sin mi consentimiento. [...] Los frutos de la pesca los remitirá usted a esta aduana de La Paz para el pago de los derechos respectivos. [...] Soy de usted atento amigo y S.S. R. Gibert.[246]

Abaroa realizaba la pesca de cetáceos con tres embarcaciones y los remitía a La Paz, donde se pagaban los derechos de exportación respectivos, sin generar ingresos a la Aduana Marítima de Santa Rosalía.[247]

La negociación de Rodolfo Garayzar en Santa Rosalía surgió con el establecimiento de El Boleo. Según la descripción de J. R. Southworth, Garayzar era comisionista en general y corredor y representante de la fábrica de máquinas de coser de Singer, de la Compañía Anglo-Mexicana de Colonización y Comercio y de The Lucas Company, de San Francisco. Era también agente aduanal y colector de rentas,[248] y tenía negocios de cantina y billares.[249]

Parece ser que Garayzar tenía muy buena relación con El Boleo, pues en 1896 incursionó en la política local como recaudador

[246] *Carlos C. Cornejo, como apoderado de Rodolfo Gibert, solicita se impida la pesca de cetáceos a quien no tenga permiso de su compañía*, AJDBCS, La Paz, 1893, *Procesos penales*, exp.17.

[247] *Ibid.*

[248] Southworth, *op. cit.*, p.81

[249] González Cruz, *La Compañía...*, *op. cit.*, p.121.

municipal en el mineral [250] y además, era representante legal de las compañías "Unión Aseguradores de Hamburgo", a quien transmitió sus derechos la Compañía.[251]

Por otro lado, cabe mencionar que, a diferencia de Juan B. Abaroa, cuya relación con los comerciantes del sur peninsular era destacada, Garayzar tenía nexos con el comerciante Luis A. Martínez, de Guaymas. Tenemos el registro de que en el año de 1909 un cargamento procedente de Guaymas con destino a Santa Rosalía, Mulegé, Loreto, La Paz, Altata y Mazatlán, en el vapor "Álamos", conducía diversas mercancías de Luis A. Martínez para Rodolfo Garayzar. Entre ellas encontramos whiskey, artefactos, lencería, sombreros, cacahuates y manteca.[252]

Otros comerciantes, quizá no tan importantes como los dos anteriores, pero con participación en la actividad comercial de la región, fueron Gabriel Casillas, a quien le fueron concesionados el Hotel Central y la cantina,[253] y quien poseía expendios de licores y tabacos;[254] Arnulfo Lieras, que tenía comercio de ropa y abarrotes;[255] Francisco B, Rivera y Julio A. Bonchet.[256]

Seguramente algunos de los comerciantes arriba mencionados realizaron el comercio con puertos de la contracosta para hacerse de mercancías nacionales y venderlas por su cuenta, independientemente de El Boleo. De otra manera no se explica que el Ayuntamiento

[250] *Ibid*, p.136-137.

[251] *Naufragio del vapor "Alamos"*, AJDBCS, Santa Rosalía, 1909, *Procesos penales*, exp.5/909.

[252] *Naufragio. Inventario de los documentos que amparan la carga que conducía el vapor "Alamos"*, AJDBCS, Santa Rosalía, 1909, *Procesos penales*, exp.5/909.

[253] González Cruz, *La compañía...*, *op. cit*., p.136-137.

[254] *Ibid*, p.121.

[255] *Ibídem*.

[256] Las casas comerciales de Rivera y Bonchet se vieron afectadas por un incendio ocurrido en el puerto en 1902, del cual sólo lograron recuperar algunos valores. En el documento que hace referencia a este acontecimiento se menciona que Bonchet tenía asegurada su negociación por la cantidad de 15 mil pesos, mientras que Rivera no contaba con seguro alguno. *Incendio en Santa Rosalía*, AHPLM, Santa Rosalía, abril de 1902, *Gobernación*, vol.335, exp.98.

de Mulegé haya obtenido ingresos por concepto de impuestos, pues Santa Rosalía era la sección municipal que más aportaba al erario público.

Asimismo, encontramos que otros comerciantes de la región, hacia 1895 se abastecían por su cuenta, pues llegaban al puerto de Santa Rosalía para recoger sus propias mercancías.

En Mulegé, por ejemplo, los propietarios de comercios de licores y tabacos, que en ocasiones se complementaban con el giro de abarrotes eran: José Rosas, Anselmo Zúñiga, Rafael Sotelo, Elías Bareño, Gustavo Benson, Vicente Gorosave, Mauricio Fierro, José Santos Coy, Francisco Delgado, Miguel Mendoza, José María Meza, Froilán Alvarez, Casimiro Romero, Carlos J. Nuño, José Canett, Sebastián Canett, Fidel Rodriguez y Juan G. Sotelo.[257] También había otros comerciantes: Francisco V. Aguilar, Yee Sing, Lino Rocha y Cruz Vda. de Irigoyen.[258]

En San Ignacio destacaban Vicente López, Jesús A. Romero, Adolfo Monreal, Ramona de Aguilar, Abelino Ojeda, Lizandro Villavicencio, Nicolasa Vda. de Altamirano y Epitacio Romero.[259]

Algunos de estos comerciantes eran también ganaderos o agricultores, de tal forma que participaban en la red de comercio interior en la zona mulegina al vender los productos obtenidos en sus ranchos o industrias y al comprar aquellos que se obtenían en otros lugares fuera de la región para ofrecerlos en sus tiendas.

Por último, cabe destacar que esta red de comercio entre Santa Rosalía, Mulegé y San Ignacio fue impulsada y después aprovechada por El Boleo, ya que finalmente era quien obtenía mayores beneficios del desarrollo comercial en la región.

[257] González Cruz, *La Compañía...*, *op. cit*., p.120.
[258] *Ibid*, p.122.
[259] *Ibid*, p.115.

El Boleo y el comercio exterior: mercado del cobre

El comercio con el extranjero se manifestó en dos sentidos: monoexportación de una materia prima, el cobre, de gran demanda en el mundo por la creciente industria eléctrica, e importación de mercancías que se limitaba a la introducción de diversos artículos requeridos por El Boleo para los trabajos mineros.

Por la importancia de la exportación de cobre del puerto de Santa Rosalía, en este apartado nos ocuparemos únicamente de este aspecto. Dejaremos para después lo referente a la importación de mercancías extranjeras.

En México, El Boleo se convirtió en el principal centro productor de cobre hacia fines del siglo XIX [cuadro 11], incluso por encima de la empresa de Cananea, la Greene Consolidated Copper Company, que mantenía una producción destacada. Según Guadalupe Nava Oteo, en el año de 1887 "la producción [nacional de cobre] salta de 2 084 toneladas a 5 209 cuatro años después. De esas dos cantidades, El Boleo da 1 982 y 4167 toneladas respectivamente, lo cual quiere decir que la aportación ajena a esa compañía fue escasísima."[260]

CUADRO 11
PRODUCCIÓN NACIONAL DE COBRE Y PARTICIPACIÓN DE EL BOLEO

Años	Producción nacional de cobre (toneladas)	Producción de cobre en El Boleo (toneladas)	Participación de El Boleo (en %)
1892-93	8,761	7,642	87.2
1893-94	10,783	9,578	89.0
1894-95	11,883	10,250	86.3

▶

[260] Guadalupe Nava Oteo, "La minería", en Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México. Porfiriato. Vida económica*, México, Hermes, 1965, p.193.

Años	Producción nacional de cobre (toneladas)	Producción de cobre en El Boleo (toneladas)	Participación de El Boleo (en %)
1895-96	11,572	10,200	88.2
1896-97	11,446	10,330	90.1
1897-98	13,736	9,970	72.0
1898-99	16,673	10,500	63.0
1899-00	19,950	11,297	56.7
1900-01	28,208	10,956	38.7
1901-02	35,150	10,953	31.2
1902-03	41,199	10,480	25.5
1903-04	48,900	10,500	21.5
1904-05	58,604	10,500	18.0
1905-06	63,532	11,000	15.2
1906-07	59,544	11,150	18.5
1907-08	47,823	11,915	24.9
1908-09	47,702	12,425	26.0
1909-10	52,695	13,000	24.7

FUENTE: Cuadro elaborado en base en los cuadros presentados por González Cruz, *La inversión...*, *op. cit.*, p.83 y 85.

En el cuadro anterior vemos que El Boleo tuvo en México un papel muy importante como productor de cobre. Edith González Cruz comenta que de 1892 a 1900 la participación de la empresa fue de un 79.06 por ciento promedio anual, mientras que de 1900 a 1910 disminuyó al 24.42 por ciento. Las razones de tal disminución fueron: por un lado, la baja en el rendimiento de cobre y, por otro, la integración de otras compañías mineras (la Cananea Consolidated Cooper Company y la ASARCO) a la producción minera nacional.[261]

Para destacar la magnitud del comercio exterior en el puerto de Santa Rosalía, no sólo debemos tomar en cuenta la participación de El Boleo en la producción de cobre a nivel nacional, sino

[261] González Cruz, *La inversión...*, *op. cit.*, p.93.

también la producción local y la exportación del mineral a otros países. Para analizar esta situación hemos elaborado el Cuadro 12, en el que podemos ver la producción y la exportación de cobre en El Boleo de 1892 a 1910. [cuadro 12].

CUADRO 12
EXPORTACIONES DE EL BOLEO, SEGÚN LA PRODUCCIÓN DE COBRE Y EL PRECIO DE COBRE EN EL MERCADO MUNDIAL

Año	Producción de cobre en El Boleo (Toneladas)	Precio de cobre en el mercado mundial ($)	Total de las exportaciones de El Boleo (pesos)
1892-93	7,642	373.58	2 854 898.40
1893-94	9,578	399.34	3 824 878.50
1894-95	10,250	436.28	4 471 870.00
1895-96	10,200	456.56	4 656 912.00
1896-97	10,330	494.79	5 111 180.70
1897-98	9,970	553.59	5 519 292.30
1898-99	10,500	668.91	7 023 555.00
1900	11,297	749.28	8 464 616.20
1901	10,956	743.41	8 144 800.00
1902	10,953	665.53	7 289 550.10
1903	10,480	636.62	6 671 777.60
1904	10,500	627.93	6 593 265.00
1905	10,500	628.23	6 596 415.00
1906	11,000	769.89	8 468 790.00
1907	11,150	865.88	9 654 562.00
1908	11,915	735.57	8 764 316.60
1909	12,425	579.46	7 199 790.50
1910	13,000	568.62	7 392 060.00

FUENTE: Cuadro elaborado con base en "Producción de cobre en Santa Rosalía 1892-1910" y "Precio de cobre en el mercado mundial", presentados por Edith González Cruz en *La inversión…*, *op. cit*., p.83 y 89.

Aquí observamos que el total de las exportaciones de El Boleo está por arriba de los dos millones de pesos en todos los años. Sin embargo, si analizamos las exportaciones en la Aduana Marítima de Santa Rosalía en el mismo periodo, notamos que existe una gran diferencia entre los totales de exportación que nos proporcionan las fuentes de El Boleo y de la Aduana. [cuadros 13 y 14].

CUADRO 13
COMERCIO EXTERIOR DE LA ADUANA MARÍTIMA DE SANTA ROSALÍA, 1892-1910

Año fiscal	Exportación pesos	Importación pesos	Balanza comercial pesos
1892-1893	2068703	536583	1532120
1893-1894	1956914	692670	1264244
1894-1895	2235189	649847	1585342
1895-1896	3028030	698639	2329391
1896-1897	3279390	1074091	2205299
1897-1898	698250	1376023	–677773
1898-1899	1424914	1326121	98793
1899-1900	6448765	1401778	5046987
1900-1901	197464	1840702	–1643238
1901-1902	16342	2479203	–2462861
1902-1903	2534582	1359995	1174587
1903-1904	5632320	1345365	4286955
1904-1905	6301288	1152273	5149015
1905-1906	5240541	978238	4262303
1906-1907	6812906	1028463	5784443
1907-1908	7262311	1435539	5826772
1908-1909	6892555	1959504	4933051
1909-1910	6600448	2013357	4587091
1910-1911	6329788	1631002	4698786

FUENTE: *Estadísticas históricas de México*, México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1986, tomo II. Exportación: p.694; Importación: p.702.

CUADRO 14
PROPORCIÓN DEL FLUJO COMERCIAL EN LA ADUANA MARÍTIMA DE SANTA ROSALÍA 1877-1910

Año	Exportación %	Importación %
1892-1893	79%	21%
1893-1894	74%	26%
1894-1895	77%	23%
1895-1896	81%	19%
1896-1897	75%	25%
1897-1898	34%	66%
1898-1899	52%	48%
1899-1900	82%	18%
1900-1901	10%	90%
1901-1902	1%	99%
1902-1903	65%	35%
1903-1904	81%	19%
1904-1905	85%	15%
1905-1906	84%	16%
1906-1907	87%	13%
1907-1908	83%	17%
1908-1909	78%	22%
1909-1910	77%	23%
1910-1911	80%	20%

FUENTE: Cuadro elaborado con base en: *Estadísticas históricas de México*, México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1986, tomo II. Exportación: p.694; Importación: p.702.

Los datos proporcionados por la fuente de El Boleo superan en gran cantidad a los totales registrados en la Aduana. Esta diferencia puede deberse a tres cosas: una, que por cierta razón que desconocemos, los datos de alguna de las dos fuentes no sean correctos; dos, que parte de la producción de cobre en El Boleo se destinara al consumo interno de la nación, pues si bien casi todo el cobre se

exportaba, también se utilizaba el mineral en la electrificación del país y en la acuñación de moneda; tres, y quizá la más factible es que la Compañía no reportara a la Aduana Marítima el total de la exportación que hacía en sus embarcaciones.

Creemos que esto es muy probable pues en una ocasión el vapor "Korrigan", propiedad de El Boleo, llegó al puerto a las 7 p.m. procedente de Mulegé y, por no ser hora de despacho, el capitán de puerto no salió a la visita correspondiente, por lo que el presidente de la Junta de Sanidad acudió solo a la visita del buque y permitió el desembarque de pasajeros.[262]

El vapor "Korrigan" ni alguna otra embarcación de la Compañía contaban con algún permiso especial para ser recibidos en el puerto en horas extraordinarias, así que situaciones como la que mencionamos pudieron haber sido una práctica común, y si así fuere, entonces la salida de los buques también podía efectuarse sin la presencia de las autoridades del puerto. Esto implicaría que los registros de exportación de El Boleo no sean los mismos que los de la Aduana Marítima, lo cual explica la existencia de una diferencia entre los totales de exportación que manejan las estadísticas internas de la empresa y las de la Aduana.

De cualquier forma, lo esencial es que en ambas fuentes podemos observar que el volumen de las exportaciones de cobre era alto y esto, como consecuencia, suscitaba un gran movimiento de mercancías y de embarcaciones [anexo 5] que propiciaban un fuerte comercio marítimo en el puerto de Santa Rosalía, en el cual El Boleo, como grande comerciante, ocupaba el papel principal.

[262] El Reglamento de Policía en los puertos especificaba que cuando un buque arribara a un puerto, debían acudir a la visita del mismo el Capitán de Puerto, la Junta de Sanidad y de Guerra, y si esto no se practicara, el capitán podría imponer por sus faltas contra la policía del puerto, hasta 500 pesos de multa o hasta 30 días de reclusión. Ver: *Faltas a la autoridad - capitanía de Puerto*, AJDBCS, Santa Rosalía, 1892, *Procesos penales*, exp.4/892.

Mercado y mercancías

El intercambio comercial del puerto de Santa Rosalía con el exterior[263] se dio en el mismo sentido que en La Paz: las mercancías de consumo alimenticio provenían de los puertos de la contracosta, mientras que las manufacturadas y las de tipo industrial, de Estados Unidos y Europa.

Por las características de la población de Santa Rosalía, donde un gran sector de la sociedad eran trabajadores de la empresa, creemos que no se importaba gran cantidad de mercancías de lujo; más bien este tipo de artículos quedaba reservado para los empresarios de la compañía y quizá algún pequeño sector de comerciantes y representantes gubernamentales, quienes tenían cierta capacidad económica para adquirir estos bienes.

Las mercancías que se introdujeron al puerto se restringieron a las de tipo industrial que sirvieran para desarrollar la explotación cuprífera. Si analizamos el cuadro 15, notamos de manera inmediata cuáles eran las necesidades del comercio de Santa Rosalía, en particular de El Boleo.

CUADRO 15
MERCANCÍAS DE IMPORTACIÓN AL PUERTO DE SANTA ROSALÍA

Mercancías de tipo industrial		Mercancías de tipo alimenticio
Aceites minerales purificados	Estopa de todas clases	Carnes, pescados y mariscos secos, salados, ahumados o salpresos
Aceites para lubricar	Gomas y resinas de todas clases	Conservas alimenticias animales y vegetales
Aceites animales no especificados	Herramientas de todas clases	Frutas, hortalizas, legumbres y tubérculos frescos

[263] Nos referimos al comercio del puerto de Santa Rosalía con otros puertos, independientemente de que sean nacionales o extranjeros.

Mercancías de tipo industrial		**Mercancías de tipo alimenticio**
Acero en lingotes	Hierro en lingotes, planchas, limaduras o pedacería menuda	Harina de trigo y de los demás cereales de todas clases
Acero en planchas o laminado	Hierro laminado	Leche condensada
Acero en barras cuadradas, cilíndricas u ovaladas, de todas clases	Hierro fleje	Manteca
Alambres de acero o hierro, o de cobre o latón	Estaño en barras y en greña	**Mercancías varios tipos**
Alquitrán de hulla y vegetal	Hierro acanalado y tejas de hierro para techos	Instrumentos y aparatos para las ciencias
Bandas de hule y de cuero, para máquinas	Hoja de lata en planchas o lámina de cualquier tamaño, sin pintar ni estampar	Jarcia y cordelería todas clases
Bronce, cobre y latón en lingotes o granulado en barras, y en planchas o láminas	Hule en planchas	Ladrillos, sean o no refractarios
Brochas y pinceles	Madera ordinaria, aserrada en trozos, hojas, vigas, tablas, tablones y postes de todas clases	Lámparas para mineros
Cañería de hierro o plomo	Madera ordinaria labrada en tablas machihembradas	Material escolar
Cadenas de hierro o acero de todos gruesos	Máquinas y sus partes sueltas y piezas de refacción	Muebles para las escuelas
Cal de todas clases, y cemento romano de Portland	Mangos, estacas y cabos de madera para herramientas	
Colores en polvo o en cristales y preparadas	Pábilo de algodón	
Columnas de hierro	Plomo en barras, galápagos o lingotes y en planchas o láminas	

Mercancías de tipo industrial		Mercancías de tipo alimenticio
Ejes de hierro o acero para carros	Viguetas de hierro para construcciones de todas clases, y sus planchas, tirantes y demás accesorios	
Empaquetaduras de todas clases y materias para maquinaria	Zinc en lingotes, limaduras, granalla y en estado filiforme (?), y en planchas o láminas.	

FUENTE: Cuadro elaborado con base en el *Contrato celebrado con fecha 21 de agosto de 1905, entre el Ejecutivo Federal, representado por el C. Ingeniero Blas Escontría, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización e Industria, por una parte, y por la otra, el C. Licenciado Pablo Macedo, representante en México de la Compañía El Boleo, reformando el que se celebró el 31 de mayo de 1892, aprobado por decreto de 15 de diciembre del mismo año*, AHPLM, México, noviembre 21 de 1905, *Fomento*, vol.672, exp.14.

Aunque la información presentada en el cuadro anterior proviene de un contrato donde se especifican todas las mercancías que, a partir de 1905, deberían pagar impuestos de importación, suponemos que se trata de las mismas que antes de esa fecha estaban exentas de derechos y que por lo tanto fueron las mercancías de importación al puerto de Santa Rosalía durante el periodo porfirista.

Frente a las mercancías industriales, pareciera que las de tipo alimenticio ocupan un lugar secundario, pero más adelante veremos que el comercio de estos productos era fundamental para la subsistencia de los pobladores del mineral, que, al igual que los de La Paz, dependían de las introducciones de alimentos de la contracosta.

Antes de ver con detalle las importaciones de mercancías extranjeras y nacionales al puerto de Santa Rosalía, es importante destacar que el comercio marítimo fue posible por la existencia de diversas embarcaciones que realizaban el tráfico. La Compañía El Boleo contaba con algunas: las más importantes fueron los vapores "Korrigan", de los cuales existieron I, II, III y IV. El "Korrigan I" era de 289 toneladas bruto, fue construido en Nantes, Francia y adquirido

por la empresa en 1890. El "Korrigan II" fue construido en Inglaterra en 1898, registrado en Guaymas y se dedicaba al transporte de cobre, pasajeros y carga en general de Santa Rosalía a Guaymas. El "Korrigan III" de 921 toneladas bruto estaba equipado con su propia planta eléctrica y aparato de radio. El "Korrigan IV" fue comprado en 1938, destinado a sustituir al antecesor, y en 1965 fue vendido a Ruffo hermanos, de La Paz. La Compañía contaba además con una draga, cinco remolcadores, ocho pangos de fierro, siete pangos de madera, cuatro botes, tres canoas, y también utilizaba para sus fletes a los vapores americanos "Jim-Butler" y "Providencia".[264]

También los barcos de Juan B. Abaroa y otros de diversos comerciantes asentados en la contracosta o en la península, así como los de las compañías de navegación subvencionadas, se encargaron de transportar las mercancías de Santa Rosalía al exterior y viceversa.

Por último, es pertinente señalar que para Santa Rosalía el comercio y la comunicación marítima con el puerto de Guaymas fue clave, ya que de aquel puerto procedían las mercancías nacionales y extranjeras; a Guaymas se conducían los embarques de cobre, donde se traspasaban al ferrocarril rumbo a Nueva Orleans para de ahí embarcarse a Europa. Además de esto, la cercanía geográfica entre ambos puertos hacía que la relación Santa Rosalía-Guaymas fuera sumamente estrecha.

Importación de mercancías extranjeras

Las mercancías extranjeras provenían fundamentalmente de Estados Unidos y Europa y consistían en maquinaria, madera, carbón,

[264] "Informe rendido por los ingenieros Leopoldo López y Luis C. Espionosa, sobre las condiciones en que se encuentra la compañía de El Boleo, Baja California, 1918", en: *Santa Rosalía, Baja California Sur: tres enfoques históricos*, Santa Rosalía, B.C.S., VII Ayuntamiento de Mulegé, Instituto de Investigaciones Históricas, UABC, 1992; Carlos V. Rosas Osuna, "Las barcas alemanas en Santa Rosalía, B.C.S.", en Gastélum Arce, *op. cit.*, p.146.

coke y hoja de lata, indispensables para los trabajos de extracción del mineral.

La maquinaria para las primeras fundidoras vino desde Europa rodeando el Cabo de Hornos.[265] De Francia, Inglaterra, Bélgica, Alemania, Suiza y Estados Unidos se importó la maquinaria de vapor para la modernización del sistema extractivo en Santa Rosalía; los combustibles, entre ellos, coke o carbón mineral y carbón se traían de Inglaterra, Alemania y Bélgica.[266]

De Estados Unidos se importaban diversos artículos. La Compañía tenía un agente en San Francisco que era el encargado de enviarle diversas mercancías como carbón, madera, ferretería, abarrotes y otros productos no especificados. Asimismo, del noroeste de Estados Unidos se trajeron partes de muelles, rompeolas y embarcadero, madera para las minas, tablas, durmientes, entejados y postes. Hacia 1900, la madera provenía de Grays Harbor, y el carbón de Carrox British Columbia.[267]

En el cuadro 16 se ilustran las importaciones al puerto de Santa Rosalía entre 1886 y 1896.

CUADRO 16
IMPORTACIONES NORTEAMERICANAS Y EUROPEAS AL PUERTO DE SANTA ROSALÍA (1886-1896)

Año	Buques recibidos de Europa	Buques recibidos de Estados Unidos	Coke, carbón y mercancías varias (tons)	Madera (pies)
1886	4	12	8,172	3,584,662
1887	7	4	8,025	362,840
1888	7	10	12,461	3,299,395
1889	17	10	22,885	563,631
1890	13	6	19,010	1,149,079

265 Romero Gil, *op. cit.*, p.69-70.
266 González Cruz, *La inversión*..., *op. cit*., p.93.
267 Romero Gil, *op. cit.*, p.69-70.

Año	Buques recibidos de Europa	Buques recibidos de Estados Unidos	Coke, carbón y mercancías varias (tons)	Madera (pies)
1891	10	4	20,550	1,390,407
1892	21	5	37,392	2,163,297
1893	14	7	29,744	3,895,202
1894	16	12	42,169	5,402,589
1895	15	9	37,957	4,117,860
1896	7	5	16,523	1,526,975
TOTALES	131	84	254,888	21,419,937

FUENTE: "Movimiento portuario (1886-1896) Buques recibidos", en Romero Gil, *op. cit*, p.69.

Aunque aquí no se especifica la carga de los buques, es posible que toda la madera importada corresponde a las embarcaciones que entraron de Estados Unidos, mientras que el coke y el carbón venían de Europa. Se advierte que llegaban más barcos procedentes de Europa, lo cual nos hace pensar que las importaciones europeas fueron mayores a las norteamericanas, quizá esto se deba a la cantidad de maquinaria que ocupó El Boleo para construir el pueblo de Santa Rosalía.

Al analizar las importaciones en los años fiscales de 1896-1897 y de 1897-1898, vemos también que el tráfico marítimo en el puerto era destacado. [cuadros 17 y 18].

CUADRO 17
BUQUES QUE ENTRARON A CONSIGNACIÓN DE LA COMPAÑÍA (1896-1897)

15 buques de Europa	23.307 toneladas	coke
	8.730 toneladas	carbón
	586 toneladas	hoja de lata en pedacería
	434 toneladas	maquinaria
6 buques de los Estados Unidos con	2.470 toneladas	mercancía
	665 toneladas	carbón

Vapores americanos	398 toneladas	mercancías
Por vapores y lanchas del país	185 toneladas	mercancías
Por "Korrigan II"	1.360 toneladas	mercancías
TOTAL	38.135 toneladas	

FUENTE: *Extracto del informe sobre los trabajos ejecutados durante el año 1896-1897 de la Compañía El Boleo*, AHPLM, Santa Rosalía, 1897, *Gobernación*, vol.273, exp.152.

CUADRO 18
BUQUES QUE ENTRARON A CONSIGNACIÓN DE LA COMPAÑÍA (18897-1898)

17 buques de Europa	24.820 toneladas	coke
	9.780 toneladas	carbón
	1.311 toneladas	maquinaria
8 buques de los Estados Unidos de América	1.276 toneladas	coke
	1.078 toneladas	carbón
	3.325 toneladas	maquinaria
	943 toneladas	hoja de lata en pedacería
Por vapores americanos	784 toneladas	mercancías
Por vapores y lanchas del país	1.036 toneladas	mercancías
Por "Korrigan II"	1.421 toneladas	mercancías
TOTAL	45.774 toneladas	

FUENTE: *Extracto del informe sobre los trabajos ejecutados durante el año fiscal 1898-1898 en las explotaciones de la Compañía El Boleo*, AHPLM, Santa Rosalía, marzo 22 de 1899, *Gobernación*, vol.276, exp.157.

Estos cuadros nos proporcionan el dato preciso de las importaciones de mercancías a El Boleo, con ello vemos, una vez más, que éstas consistían primordialmente en insumos para el fomento y desarrollo de la industria minera.

Otro tipo de mercancías que se importaron del extranjero fueron las necesarias para la construcción del ferrocarril. Cabe mencionar que como parte de la infraestructura en el mineral de Santa Rosalía, la Compañía construyó un ferrocarril para transportar el cobre de las minas a la fundición y de éstas al puerto. Todos los

recursos necesarios para dicha construcción los trajo del extranjero: en 1886, El Boleo compró tres locomotoras de vapor, en 1887 adquirió otro par de locomotoras, en 1892 se hizo de la locomotora no.6, en 1899 de la locomotora no.7 y en 1900 compró una locomotora Baldwing más grande que las anteriores (todas ellas hechas en norteamérica), y por último, otra locomotora de procedencia belga.[268]

Toda la importación de mercancías extranjeras iba en función de la modernización del puerto de Santa Rosalía, ya fuera para hacer funcionar las máquinas y fundidoras para la extracción de cobre, o bien para la construcción del pueblo y sus servicios (como luz eléctrica, línea, telefónica, entre otros).

Introducción de mercancías nacionales

Se podría pensar que el comercio de importación y exportación fue el único que se practicó en el puerto de Santa Rosalía; sin embargo, a lo largo de nuestro estudio nos hemos percatado de que el comercio de cabotaje con los diversos puertos de la contracosta y con otros de la península también se realizaba con mucha frecuencia.

Si bien tenía preponderancia el comercio con el mercado extranjero, tanto por la cantidad de mineral exportado como por las importaciones de insumos para los trabajos mineros, el comercio con el mercado nacional fue fundamental desde el establecimiento de la Compañía El Boleo, ya que de otras partes se traían las mercancías de consumo alimenticio y los trabajadores.

Ya hemos visto que entre los alimentos que se introducían al puerto de Santa Rosalía estaban: carnes, pescados y mariscos secos, salados, ahumados o salpresos; conservas alimenticias animales y vegetales; frutas, hortalizas, legumbres y tubérculos frescos; harina

268 González Cruz, *La inversión*..., *op. cit*., p.103.

de trigo y de los demás cereales de todas clases; leche condensada y manteca.[269]

A pesar de que no contamos con la información precisa para determinar con exactitud las importaciones nacionales al mineral, al analizar diversos documentos que se refieren al naufragio de buques en zonas cercanas al puerto, encontramos que las mercancías provenían de diversos puertos.

De La Paz a Santa Rosalía se transportaban ropa y abarrotes para diversos dueños.[270] De Guaymas a varios puertos de la península se incluían los siguientes productos: manteca, harina, lona, cueros de res, velas, cacahuate, salmón, cerveza, frutas, mezclilla, Whiskey, botellas vacías, clavos, tierra, zurrones de frutas, conservas, cilicato, maquinaria, telas, ruedas para carro, garrafas, tabaco, hierro, lámparas, una pieza de maquinaria, carnes conservadas, mezclilla, madera, jamón del diablo, alcohol.[271]

Aunque este dato es de 1909, consideramos que la lista de productos debió haber sido del mismo tipo en años anteriores. Asimismo, aunque las mercancías arriba mencionadas sufrieron algún daño debido al naufragio de la embarcación, es un ejemplo de la clase de mercancías que se introducían a Santa Rosalía.

De Guaymas también se obtenían tablas, víveres, ganado, maquinaria, rieles, harina, zacate, carga general y efectos nacionales,[272] mientras que de Mulegé se llevaba a Santa Rosalía tule para techar,[273] dátil, vino y hortalizas.

Entre las mercancías nacionales que se enviaban de Santa Rosalía y, en general, de la municipalidad de Mulegé, con destino a otros

[269] *Contrato celebrado con fecha 21 de agosto de 1905...*

[270] *Naufragio de la balandra nacional "Josefita"*, AJDBCS, La Paz, 1889, *Procesos penales*, exp.19/889.

[271] *Relación de carga de cabotaje que se pudo salvar del naufragio del vapor "Alamos"*, Santa Rosalía, julio 29 de 1909, AJDBCS, Procesos penales, exp.5/909.

[272] *Movimiento marítimo de la capitanía de puerto*, AHPLM, Santa Rosalía, septiembre 26 de 1885, *Guerra*, doc. no.2, vol.205, leg. IV/V- /L-9/FF-10.

[273] *Ibid.*

puertos de la contracosta, encontramos el vino, el aguardiente de caña y dátil, el aceite de olivo, el queso y la panocha.[274] También los cueros y las frutas pasadas.[275]

Importación de fuerza de trabajo

Un aspecto que fue contemplado en el contrato que otorgó el gobierno mexicano a El Boleo en 1885 y que hasta ahora no hemos mencionado es la colonización del territorio. En el artículo quinto se especificaba:

> Los concesionarios se obligan a colonizar el indicado mineral, estableciendo en él, sin costo ni gasto alguno para el Gobierno y dentro de un año a más tardar de la fecha de este Contrato, por lo menos dieciséis familias extranjeras y cincuenta mexicanas. [...] Se entiende por familia establecida, la que según su contrato particular con la Compañía, esté en posesión de un lote mínimo de dos mil quinientos metros cuadrados, con su habitación construida.[276]

Como el territorio estaba prácticamente despoblado, desde que empezaron los trabajos de construcción del puerto de Santa Rosalía, así como los de extracción del cobre en los distintos fundos mineros, fue necesario traer gente del macizo continental que se integraran a las actividades mineras.[277]

[274] González Cruz, *La Compañía...*, *op. cit*., p.119.

[275] *Ibid*, p.124.

[276] Contrato celebrado entre la Secretaría de Fomento y los señores Manuel Tinoco y Carlos Eisenmann, reproducido en Romero Gil, *op. cit*., p.353-357.

[277] Cabe mencionar el crecimiento de población en la municipalidad de Mulegé fue notable, pues mientras que en 1878 se encontraban 1,530 habitantes, ya para 1890 había 6,444 y, hacia 1910, había ascendido a 14,121. Ver González Cruz, *La Compañía...*, *op. cit*., p.79, 84.

La fuerza de trabajo que contrató la Compañía provenía principalmente de Sonora y Sinaloa, pero también de Jalisco y Nayarit. Se les ocupó sobre todo en las minas, aunque a partir de 1895, con el crecimiento de población, existieron otro tipo de trabajos generados por la infraestructura productiva en Santa Rosalía.[278]

La forma de atraer dicha fuerza de trabajo fue por medio del enganche. El Boleo tenía contratistas en Guaymas, Topolobampo y Mazatlán, quienes se encargaban de promover a la empresa minera de Baja California, ofreciendo el 'paraíso laboral', diciendo que era fácil trabajar en las minas, con rayas de 30 a 36 pesos al mes a contratistas y jornaleros con más o menos trabajo. Decían, además, que eran 10 horas de trabajo pero que con todo y descanso a lo mucho serían ocho horas. Anunciaban que había servicio de luz eléctrica, lo que hacía atractiva la oferta de trabajo.[279]

El contratista obtenía dos pesos de comisión por cada trabajador enganchado. Para que fuera redituable a la Compañía, esta persona estaba obligada a reunir por lo menos cien operarios, para embarcarlos en el vapor "Korrigan" cuando llegara a Mazatlán, Guaymas y Topolobampo.[280] Quiere decir que si un contratista cumplía con el requisito de juntar esa cantidad de trabajadores ganaba 200 pesos con cada exportación de trabajadores a Santa Rosalía.

Este sistema era muy eficaz para la Compañía, pues si se presentaba alguna dificultad cuando los trabajadores llegaban al puerto y se daban cuenta del engaño de que habían sido víctimas, la empresa podía culpar a los enganchadores y, como no era tan fácil regresar a sus lugares de origen, se veían obligados a ser parte de El Boleo.

En un principio, muchos de los trabajadores que contrató la Compañía eran yaquis, pero después, por los problemas que surgie-

[278] Romero Gil, *op. cit.*, p.116.
[279] *Ibid*, p.121.
[280] *Ibid*, p.122.

ron entre éstos y el gobierno de Díaz, la fuerza de trabajo provino de otras localidades.

En 1904 se importó fuerza de trabajo del mercado internacional: se contrataron 500 chinos para trabajar en El Boleo. Luego, en 1906 vinieron otros 500, y en 1908 unos 456 más.[281] La facilidad para contratar trabajadores orientales se debió a la emigración china que ocurrió en aquella época y a la presencia de nuevas zonas mineras en Sonora que acaparaba gran parte del mercado de fuerza de trabajo nacional.

Vemos así que la colonización de Santa Rosalía se basó en la importación de trabajadores nacionales y extranjeros, lo cual fomentaba la existencia de un mercado de fuerza de trabajo en el que los contratistas fueron los intermediarios de El Boleo.

Impuestos sobre mercancías nacionales y extranjeras

Los impuestos que se aplicaban a mercancías nacionales y extranjeras en Santa Rosalía, eran los mismos que en el puerto de La Paz.

El derecho de portazgo se cobraba a las mercancías nacionales que se introdujeran al puerto. El importe a pagar se especificaba según la tarifa que rigiera cada año económico en el territorio de Baja California. Del producto de este impuesto, se otorgaba el 28 por ciento al municipio. Sobre mercancías extranjeras, se cobraban los derechos de importación y de consumo; este último consistía en el 5 por ciento sobre el de importación.[282]

Ya vimos que la oficina de la Administración Principal de Rentas era la encargada de recabar estas contribuciones, pero, en el caso de Santa Rosalía, no existía dicha dependencia. Con el establecimiento

[281] González Cruz, *La inversión*..., *op. cit*., p.108.
[282] Véase apartado sobre contribuciones interiores en capítulo I.

de El Boleo, las oficinas de recaudación fiscal enfrentaron algunos problemas, pues la empresa quedó exenta del pago de impuestos federales o locales.

En el artículo 6 del contrato de 1885 se estipuló lo siguiente:

> [...] los concesionarios disfrutarán durante veinte años de las siguientes franquicias y exenciones.
>
> I. Exención de toda clase de impuestos federales o locales, excepto el del timbre, a los capitales destinados a la empresa de colonización y a la explotación del mineral.
>
> II. Exención de derechos de importación, previo permiso de la Secretaría de Fomento, a las herramientas, máquinas, materiales de construcción, animales de trabajo y de cría, ácidos, productos químicos, plomo y fierro en lingotes, barras, planchas o láminas y demás efectos, artefactos, ingredientes y útiles necesarios para el trabajo y explotación de las minas y beneficio de sus frutos, mediante fundición, precipitación o cualquiera otro sistema de reducción que se establezca; siempre que tales efectos, útiles e ingredientes se destinen exclusivamente a los objetos indicados. Para el goce de estas franquicias, los concesionarios se sujetarán a los Reglamentos y limitaciones que dicten las Secretarías de Hacienda y Fomento.
>
> III. Durante el término de cincuenta años, ni el cobre ni los demás productos derivados de las minas de la Colonia podrán ser gravados con derecho de exportación ni de cualquiera otra especie, ni podrán gravarse con derechos de importación el carbón de todas clases y la leña exclusivamente destinados al uso de la Empresa.
>
> IV. Los concesionarios, durante el término expresado de cincuenta años, podrán usar gratuitamente el agua de mar para fabricar la sal que necesitaren para sus trabajos mineros. [283]

[283] Romero Gil, *op. cit.*, p.354-355.

Esto generó conflicto con el Ayuntamiento de Mulegé que se vio afectado al no recibir ningún tipo de recaudación por parte de la Compañía, pues no tenía suficientes ingresos para sostener a la municipalidad, cuya población exigía mejoras materiales. Basándose en el artículo mencionado, El Boleo se negó a pagar los impuestos municipales, quedando así las autoridades sometidas al poder económico de la empresa.[284]

Otro problema ocurrió en la administración del puerto un año después de haberse establecido la Compañía, ya que no había un Administrador de Rentas en Santa Rosalía y el Administrador de la Aduana no estaba facultado para efectuar ese cobro.

El Ayuntamiento de Mulegé, cabecera administrativa de la municipalidad, envió un oficio al Jefe Político donde expresaba que no había recibido de la Aduana Marítima de Santa Rosalía los pagos correspondientes a los derechos de importación, portazgo y consumo. Para solucionar esta dificultad, se autorizó al Administrador de Rentas de la Baja California cobrar, por medio de los administradores de correos [de Santa Rosalía], el derecho de portazgo a efectos nacionales que no pertenecieran a la compañía.[285]

A pesar de las complicaciones mencionadas, es un hecho que la recaudación fiscal en el puerto de Santa Rosalía se realizó de manera regular, de otra forma no se explica cómo el Ayuntamiento de Mulegé reportaba ingresos, los cuales, sin duda provenían de los comerciantes a quienes El Boleo había permitido actuar con libertad.

Por otro lado, esta situación cambió a principios de siglo, ya que, en el año de 1905, en la prórroga que otorgó el gobierno mexicano

[284] Dos fueron los principales problemas entre El Boleo y el municipio de Mulegé: 1. La oposición de la empresa para el establecimiento de comercios dentro y fuera de su municipalidad, aunque estos fueran autorizados por el municipio; 2. La negativa de la empresa para el pago de impuestos municipales. Para conocer los detalles de esta situación, véase González Cruz, *La inversión*..., *op. cit*., p.58-70.

[285] *Ayuntamiento de Mulegé. Gestiones para que se remitan los fondos que para ella recauda o debe recaudar la Aduana Marítima de Santa Rosalía por derechos de portazgo*, AHPLM, Mulegé, marzo 3 de 1886, *Gobernación*, vol. 210, doc.no.138, leg. IV/V- /L-03/FF-57.

para dar continuidad a los trabajos mineros de El Boleo, se obligó a la empresa a pagar impuestos, aunque no en su totalidad. En el Artículo 3 se estipulaba:

> I. Durante cinco años, que terminarán el 16 de diciembre de 1910, la Compañía del Boleo sólo pagará el 25 por ciento de los derechos de importación, adicionales, de bultos, consumo o cualesquiera otros establecidos o por establecer [...]
>
> II. Durante los cinco años siguientes, es decir, desde el 17 de diciembre de 1910, hasta el 16 de diciembre de 1915, la Compañía sólo pagará el cincuenta por ciento de los derechos que causen los efectos enumerados.
>
> III. Durante cinco años más, esto es, del 17 de diciembre de 1915 al 16 de diciembre de 1920, la Compañía satisfará el setenta y cinco por ciento de los derechos, y en lo adelante, o sea después de la última de las citadas fechas —16 de diciembre de 1920— cesará la exención parcial otorgada por este artículo.[286]

Desconocemos cómo funcionó el sistema de recaudación fiscal en los años posteriores a 1905 y cuáles fueron las modificaciones que sufrieron las dependencias administrativas del puerto de Santa Rosalía, pero, de cualquier manera, lo importante aquí es saber que por fin las importaciones de la empresa minera reportarían algún beneficio directo a la municipalidad de Mulegé.

[286] *Contrato celebrado con fecha 21 de agosto de 1905...*

Conclusiones

Después de haber realizado nuestro estudio sobre el comercio marítimo en los puertos de La Paz y Santa Rosalía durante el periodo porfirista llegamos a varias conclusiones que nos gustaría exponer a continuación.

Los puertos de La Paz y Santa Rosalía experimentaron un gran auge comercial marítimo en el periodo porfirista. Esto sucedió en momentos diferentes, pues el mayor movimiento marítimo y, por lo tanto, la consolidación del comercio en La Paz ocurrió en las décadas de 1880 y 1890, mientras que en Santa Rosalía el comercio se empezó a gestar en la década de los ochenta y no se consolidó sino hasta los primeros años del nuevo siglo.

El desarrollo de ambos puertos fue posible por las nuevas políticas económicas del régimen porfirista, que se enfocaron a fomentar el comercio y las comunicaciones, mediante prerrogativas otorgadas al capital extranjero para que viniera a invertir a nuestro país, como la de exención de impuestos. En respuesta al proceso de expansión capitalista de aquellos días, las disposiciones gubernamentales giraban en torno a la integración de México al mercado internacional, en el cual participaba como productor de materias primas y receptor de productos manufacturados.

El Distrito Sur de la Baja California contaba con productos naturales que interesaban a los grandes imperios en expansión, entre otros, el cobre, la plata, la concha-perla y la orchilla, por lo que no estuvo exento de participar en el mercado internacional como exportador de materias primas.

Aparte de los dos aspectos arriba mencionados que dieron lugar al auge del comercio marítimo en La Paz y Santa Rosalía, es importante destacar que la política de subvenciones a empresas navieras contribuyó al desarrollo del tráfico comercial en los puertos del Golfo de California y además permitió la integración de la península al proyecto nacional, que consistía primordialmente en la modernización del país y en el desarrollo del comercio interior y exterior. Así, la dinamización del comercio marítimo en la región fue respaldada por la existencia de grandes embarcaciones pertenecientes a las compañías de navegación que con frecuencia tocaban los puertos de La Paz y Santa Rosalía.

A lo largo de nuestro estudio vemos que, además del intercambio mercantil con el extranjero, ocurrió una reactivación del comercio interno y externo, misma que podemos distinguir a través de tres redes de comercio: la red comercial entre puertos peninsulares y de la contracosta, la red comercial interna del sur peninsular y la red de comercio interior entre Santa Rosalía, Mulegé y San Ignacio.

La red comercial entre puertos peninsulares y de la contracosta fue de suma importancia porque con ella se estableció una intensa dinámica de comercio marítimo entre los puertos de La Paz y Santa Rosalía con los de Mazatlán y Guaymas, aunque también otros puertos menores como San José del Cabo, Cabo San Lucas y Mulegé en la península, y Altata, Perihuete, Topolobampo y Agiabampo, en la contracosta, tuvieron cierta participación en los intercambios comerciales.

La red comercial interna del sur peninsular se desarrolló a partir de la existencia de un centro minero, El Triunfo, que con su desarrollo requirió hacerse de insumos para la empresa que ahí se había establecido; así que los ranchos agrícolas y ganaderos de Todos Santos, San José del Cabo, Santiago y San Antonio abastecían a los pobladores del asentamiento minero. La Paz era el centro comercial-exportador que cumplía con la función de recibir las

mercancías procedentes del exterior —ya fuera de puertos extranjeros o de la contracosta y distribuirlas en el Partido Sur—, así como de recabar los productos de la explotación de plata, concha-perla, orchilla, cueros y panocha, para exportarlos a otros países.

La red de comercio interior entre Santa Rosalía, Mulegé y San Ignacio fue indispensable para el desarrollo del puerto de Santa Rosalía, pues fue destacada la participación de aquellos dos como abastecedores de productos alimenticios para la población del mineral.

Con base en lo anterior, debemos destacar que en las tres redes existió una fuerte dependencia del comercio. Los puertos peninsulares dependían de los de la contracosta porque de allá obtenían las mercancías de tipo alimenticio, ya que en los Partidos Sur y Centro la producción de cereales era insuficiente para satisfacer las necesidades de la población. A su vez, en las otras dos redes, los pobladores dependieron del comercio de los puertos de La Paz y Santa Rosalía para surtirse de una variedad de mercancías, entre ellas, ropa, telas, calzado, sombreros, bebidas, tabaco, animales, utensilios de la casa, artículos de lujo, entre otros.

Ahora bien, aunque ambos puertos, La Paz y Santa Rosalía, experimentaron un auge comercial en el periodo porfirista, no lo alcanzaron bajo las mismas condiciones, por lo que es pertinente anotar algunas divergencias fundamentales.

Para empezar, el puerto de La Paz comenzó a desarrollarse paulatinamente desde la década de los treinta del siglo XIX, cuando los marinos de los buques que se dedicaban a la pesquería de perlas en las islas cercanas al puerto, insistieron en la necesidad de un lugar que les sirviera de apoyo para obtener provisiones y descanso. La consolidación del puerto de La Paz ocurrió hacia finales del siglo, cuando la actividad comercial fue destacada y permitió su participación en varias redes de comercio que le dieron cada vez más importancia.

El puerto de Santa Rosalía, en cambio, surgió con el arribo de la compañía francesa El Boleo para explotar el cobre en la municipalidad de Mulegé; se creó entonces el puerto, con sus casas, el pueblo y todo lo que se requería para la explotación y exportación del mineral.

Por otra parte, en La Paz existían diversas personalidades que se dedicaban a la actividad comercial y de manera diversificada porque las mercancías de exportación que participaban en el comercio eran varias: plata, concha-perla, orchilla, sal, cueros, cascalote y panocha. Y también debido a que se introducían productos del extranjero y de la contracosta, desde alimentos hasta artículos de lujo que interesaban al sector acomodado del puerto. Diversos comerciantes controlaban esta actividad, pero, en particular, aquellos que tenían el monopolio comercial y constituían la naciente burguesía dominante del puerto de La Paz.

En contraposición, en Santa Rosalía existió la exportación de un solo producto: el cobre, que cada vez adquirió mayor importancia debido a sus propiedades para la industria eléctrica. Como era primordial hacerse de maquinaria e insumos que garantizaran la explotación del cobre, las importaciones al puerto se basaron en mercancías de tipo industrial y alimenticio, así como de importación de fuerza de trabajo, todas ellas indispensables para los trabajos mineros.

Además, hemos podido captar que la introducción de mercancías de lujo era limitada en el puerto de Santa Rosalía, pues si bien eran artículos de consumo para los empleados de la compañía y para algunos comerciantes y representantes gubernamentales, quienes tenían capacidad económica para acceder a ellos, la mayor parte de la población eran trabajadores de El Boleo, a quienes su raya les alcanzaba sólo para adquirir lo necesario para su subsistencia.

En cuanto a los comerciantes, detectamos que a pesar de que había varios comerciantes que se dedicaron a la compra-venta de

mercancías, fue la empresa El Boleo el mayor comerciante de la región y el monopolio de la actividad estaba prácticamente en sus manos; controlaba la mayor parte de las importaciones y exportaciones en el puerto y tenía un fuerte poder político en la municipalidad de Mulegé, así como excelentes relaciones con políticos destacados de la ciudad de México.

Otro aspecto importante que debemos señalar es el relacionado con el comercio ilícito. Observamos que en La Paz era una práctica frecuente entre los comerciantes de la localidad, quienes tenían complicidad con los capitanes de los buques y con las autoridades para facilitar las transacciones clandestinas. En Santa Rosalía no encontramos casos de contrabando; quizá porque la empresa mantenía bajo control el movimiento marítimo del puerto y también controlaba totalmente el transporte de cobre extraído, lo cual le permitía asegurar su comercialización por la vía legal.

Finalmente, quisiera apuntar que los resultados de nuestro estudio constituyen un primer aporte a la historia del comercio marítimo en la región. Consideramos que aún quedan muchas líneas de investigación que pueden seguirse bajo esta óptica y que contribuirán al mejor conocimiento de la historia y de la economía regionales, pues, al fin y al cabo, la situación que se vivía hacia finales del siglo pasado no es muy diferente a la que vivimos hoy en día. Aún siguen llegando empresas extranjeras a invertir sus capitales en el territorio peninsular y seguimos dependiendo del exterior, aunque la vía marítima ya no sea el único medio de comunicación. Por tanto, si conocemos nuestro pasado, podremos explicarnos el presente.

Anexo 1

Vapores de las Compañías navieras subvencionadas (Fuentes para su identificación)

Línea Acelerada del Golfo de Cortés (1877)

Nombre del vapor	Fuente
Coquille	*Subvenciones a líneas de vapores*, AGN, *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, 1878-79, México, 1880, p. XXIX; *El Monitor del Pacífico*, puerto de Mazatlán, jueves 23 de enero de 1879, núm.85, AJDBCS, La Paz, 1879, *Procesos penales*, exp.2/879.
General Rosales	*Subvenciones a líneas de vapores*, AGN, *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, 1878-79, México, 1880, p.XXIX; *El Monitor del Pacífico*, puerto de Mazatlán, jueves 23 de enero de 1879, núm.85, AJDBCS, La Paz, 1879, *Procesos penales*, exp.2/879.
General Zaragoza	*Subvenciones a líneas de vapores*, AGN, *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, 1878-79, México, 1880, p.XXIX.

Compañía de vapores de California y México (1877)

Nombre del vapor	Fuente
Newbern	*Contrato celebrado entre el Secretario de Gobernación y el Señor John Bermingham para que el vapor "Newbern", de la Compañía de Vapores de California y México, toque en los puntos que se expresan*, México, Imprenta del Gobierno, en Palacio, 1880. AHPLM, *Gobernación*, exp.47, leg. IV-/V-158B/L-10/14-FF.

México	*Boletín Oficial del gobierno de la Baja California*, puerto de La Paz, mayo 10 de 1882, año V, núm.13, AJDBCS, *Procesos penales*, exp.22/882; Periódico *La Paz*, La Paz, julio 10 de 1884, núm.21, AJDBCS, *Procesos penales*, exp.28/884.
Estado de Sonora	*Informe de E. Contreras, capitán de puerto de La Paz, sobre entradas y salidas de embarcaciones*, AHPLM, La Paz, junio 17 de 1882, vol.172bis, leg. IV/V-170-b/L-06/FF-2.

NOTA: El vapor "Newbern" perteneció también a la "Colorado Steam Navigation Company": *La Equidad, periódico oficial del territorio*, La Paz, agosto 23 de 1875, tomo I, núm.8; Cárdenas de la Peña, *op. cit.*, p.324. La misma Compañía era propietaria del vapor "Montana": AHPLM, Puerto de La Paz, noviembre 22 de 1875, *La Equidad*, periódico oficial del Territorio, tomo I., núm.21, vol.130.

COMPAÑÍA DE JOAQUÍN REDO (1888)

Nombre del vapor	Fuente
Alejandro	*Noticia de los vapores subvencionados, según datos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, AGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana, 1893*, México, 1984, p.504; Arturo Román Alarcón, *El comercio en Sinaloa en el siglo XIX*, tesis de maestría, Universidad Autónoma de Sinaloa, 1994, p.114.
Diego Villamette Valley Mazatlán	*El Domingo*, Guaymas, noviembre 24 de 1895, año II, tomo III, núm.13.

COMPAÑÍA DE VAPORES DE LA COSTA DEL PACÍFICO (1891)

Nombre del vapor	Fuente
Newbern	*Noticia de los vapores subvencionados, según datos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, AGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana, 1894*, México, 1895, p.462.
Curazao	*Líneas de navegación para el servicio postal*, AGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana. Ministerio de Fomento, 1907*, México, 1912, p.194; La Paz, 1907, AJDBCS, *Procesos penales*, exp.6/907; *El correo de la tarde*, 9 de marzo de 1904, citado por Román Alarcón, *op. cit.*, p.62.

Orizaba	*Líneas de navegación contratadas para el servicio postal*, AGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana. Ministerio de Fomento, 1897*, México, 1898, p.310; Román Alarcón, *op. cit*., p.63.

COMPAÑÍA DE LUIS HÜLLER (1886)

Nombre del vapor	Fuente
Pacheco Whitelaw Monserrat City of Topeka	Adalberto Walther Meade, "Establecimiento del puerto de Ensenada, 1882", en Miguel Mathes (comp.), *Baja California. Textos de su historia*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988, vol.2, p.89.

NOTA: tenemos registro de que el "City of Topeka" pertenecía a la Línea del Ferrocarril de Sonora, y hacía viajes entre los puertos de Guaymas, La Paz, Mazatlán, San Blas, Manzanillo y San Francisco: *Aviso sobre entradas, salidas y tarifas de pasajeros y flete en el vapor "City of Topeka"*, AJDBCS, La Paz, 1885, *Procesos penales*, exp.15/885, *La Paz*, periódico oficial del Gobierno del Territorio, Julio 30 de 1885, núm.18.

COMPAÑÍA DE LUIS A. MARTÍNEZ (1894)

Nombre del vapor	Fuente
Yaqui	*Noticia de los vapores subvencionados, según datos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, AGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana, 1894*, México, 1895, p.462.
Río Yaqui	*Líneas de navegación contratadas para el servicio postal*, AGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana. Ministerio de Fomento, 1901*, México, 1902, p.284; *El Domingo*, Guaymas, noviembre 24 de 1895, año II, tomo III, núm.13.
Carmen	*El Domingo*, Guaymas, noviembre 24 de 1895, año II, tomo III, núm.13.
Topolobampo	*Líneas de navegación contratadas para el servicio postal*, AGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana. Ministerio de Fomento, 1897*, México, 1898, p.310.
Jalisco	*Líneas de navegación contratadas para el servicio postal*, AGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana, Ministerio de Fomento*, 1901, México, 1902, p.284.

*NOTA: Esta compañía también contaba con los veleros "Salvatierra" y "Rambler".

COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL OCCIDENTAL DE MÉXICO (1897)

Nombre del vapor	Fuente
Mazatlán	México, julio 16, 1895, AHPLM, *Comunicaciones*, vol.283, exp.8, leg. IV/V- /L-7/FF-4.
Guaymas	*Líneas de navegación contratadas para el servicio postal*, AGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana. Ministerio de Fomento, 1897*, México, 1898, p.418.

COMPAÑÍA DE JUAN B. ABAROA (1903)

Nombre del vapor	Fuente
Precursor	*Líneas de navegación para el servicio postal*, AGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana*, 1907, México, 1912, p. 196.
Mavari	"Datos sobre los trabajos ejecutados por la Compañía El Boleo, desde el 1o. de julio de 1907, al 30 de junio de 1908", en Gastélum Arce, *op. cit*., p.157.

COMPAÑÍA NAVIERA DEL PACÍFICO (1903)

Nombre del vapor	Fuente
Curazao	Cárdenas de la Peña, *op. cit*., p.344; Carlos Bosch García, *México frente al mar*, México, UNAM, 1981, p.432.
General Díaz Manuel Herrerías José Y. Limantour Benito Juárez Alamos Unión Cárdenas General Mena Culiacán Ramón Corral	*Líneas de navegación para el servicio postal*, AGN, *Anuario Estadístico de la República Mexicana*, 1907, México, 1912, p.196.
Pesqueira Oplan Transit Cosmos Curazao	Bosch García, *op. cit*., p.432.

ANEXO 2

EMBARCACIONES QUE REALIZABAN EL COMERCIO ENTRE LOS PUERTOS LOCALIZADOS EN EL GOLFO DE CALIFORNIA

Nombre de la embarcación	Dueño	Capitán o patrón	Otros datos	No. de docto. en el AJDBCS
frgt. "Comadre"				24/872
bq.ecuat. "Rora Lu"				5/872
bq.ecuat. "Amelia"				5/872
bq.ecuat. "(?) Estecher"				5/872
frgt.am. "Adriasic"			4,000 tons., de San Francisco	5/872
pbot.nal. "Breve Lidio"				5/872
"Amelia"			300 bultos capacidad y 13 hombres tripualción	8/872
"Cina Greenwood"			600 bultos capacidad, 5 hombres trip., comprada en San Francisco en $5,000.00	8/872
vp.am. "Saranac"				8/872

Nombre de la embarcación	Dueño	Capitán o patrón	Otros datos	No. de docto. en el AJDBCS
glt.am. "Elena" y "Catalina"				8/872
velero y pbot. nal. "Union"			se vende el velero y pbot. nal. "Unión" del porte de 48 tons. En periódico *El Occidental*, núm.32, Mazatlán, agosto 31 de 1877.	3/875
pbt. "Flora"			procedente de Guaymas, fondeó el 30 de julio	2/876
bc.am. "Roman"			naufragio	1/878
glt.am. "Esther Cobos"		cap. John E. Mc.Culloch		3/878
pbt.am. "Good Templar"			procedente de San Francisco fondeó en Mazatlán el 10 de abril, efectos consignados a cía. Bartning Hermanos y cía. del puerto de Mazatlán	2/879
pbt. "Antonio"			procedente de Mazatlán, consignado a Pablo Hidalgo y cía.	1/879

Nombre de la embarcación	Dueño	Capitán o patrón	Otros datos	No. de docto. en el AJDBCS
Pbt.am. "Dreadnight"			procedente de San Francisco, fondeó en La Paz el 1o. Julio 1879, va a Mazatlán y Manzanillo	8/879
pbt.nal. "Unión"				4/879
bdr.nal. "Colorada"				5/879
pbt. nal. "Buzo"	José Esprin	Rufino Mavanta	28 tons., 3 de tripulación	20/880
bc. alem. "Hércules"				24/880
pbt.nal. "Flora"	Angle de Cannon(?)	Al mando de Araldí	7 tripulantes, porte: 63 tons.	19/880 y 8/881
pbt. am. "Eustace"				8/881
bdr. nal. "Carmelita"				4/881
vp. "Sonora"				4/881
pbt. nal. "San Pablo"			destino: ensenada de Los Ángeles con escala en Mulegé	6/881
pbot. nal. "Herminia"				6/881
bc. alem. "Josefa"		cap. Hortmann		22/882
bc.alem. "Bodild"		cap. Hacke		22/882
bc.ingl. "Compta"		cap. John Ritch		22/882
bc.alem. "Mazatlán"		cap. Sander		22/882

Nombre de la embarcación	Dueño	Capitán o patrón	Otros datos	No. de docto. en el AJDBCS
pbt.am. "Caroline"		cap. J. Peterson		22/882
bq.am. "Canie Clark"		cap. Jlore(?)		22/882
bc.alem. "Edmundo Louisa"		cap. Jifer		22/882
bc.alem. "Furt Bismarck"		cap. Theduer		22/882
bc.alem. "Bernhard"		cap. Wessels		22/882
pbt. "Adriana"		Gerónimo Gibert	porte 96 tons.	26/884
flch. "Victoria"	Pablo Green			38/884
png. "Paceño"			buceo de concha perla	38/884
pbt.nal.pesc. "Porfirio Díaz"		cap. Natalio Presiche	porte: 30 tons., procedente de San Francisco, fondeó en La Paz el 14 de agosto de 1884	34/884
plbt "Harry Bluff"				34/884
plbt nal "San Pablo"		Jesús Félix	28 tons. Salió de Guaymas a Mazatlán	39/884
bt "Cometa"	Sacramento Cano			43/884
bca babballenera "Wonderer"				43/884
bt.nal. "General Victoria"				22/885

Nombre de la embarcación	Dueño	Capitán o patrón	Otros datos	No. de docto. en el AJDBCS
bdr.nal. “Matilde”		Porfirio Marquez		12/885
bdra. “Paloma”				40/888
canoa “Liebre”				40/888
bdr.nal. “Rosita”		Pedro Buelna		11/889
panga “Chalupita”		Urbano Zazueta	naufragó	11/889
vp. “San Juan”	Cía. Perlífera	cap. Rodolfo Zúñiga	venía de San Fco., iba a Mazatlán / tiene 22 tons. de carbón para consumo del propio buque	15/889
barca ingl. “Seaforth”		cap. H.Griffith		15/889
bdra.nal. “Gassie”		Fernando Reyes	naufragio	
bdra.nal. “Otita”			naufragio	15/889
bdra.nal. “Josefita”		cap. Eduardo Labastida	conducía ropa y abarrotes para diversos dueños. Salió de La Paz destino Santa Rosalía	19/889
bq. “Queen of the bay” “Lon”, “Sea Lion”		Chase		8/889
pango de la draga No.1.	Cía. El Boleo			1/899
vp.nal. “Carmen”				2/899
bdr.nal. “Armida”			de Guaymas a Mulegé	13/890

Nombre de la embarcación	Dueño	Capitán o patrón	Otros datos	No. de docto. en el AJDBCS
vel.nal. "Consuelo"	Adolfo Belloc			9/890
pbt.nal. "Occidental"		Francisco Lie (hijo)	viaje de San Blas a La Paz, Mazatlan-San Blas, sale de La Paz a Altata	5/890
vp. del pbt. am. "John Hancock"				8/890
bdr.nal. "Ninfa"	C.C. Cornejo, antes de Roman Pozo			1/891
pbt.nal. "Zaragoza"			de Roman Pozo, dueña Natalia Cota, se lo vendió Juan Vargas	1/891
vp.nal. "Don Juan"				5/891
lch. "Reforma"			de una armada, balandra nacional de 20 tons.	5/891
bdr.nal. "Concha Sofia"		Félix Gibert		5/891
vp.ingl. "Scandinava"		cap. Clyde Banck		10/891
bq.nal. "Constante"		Anastacio Estrada	naufragio	7/891
bq.nal., "Constancia"		Pedro Rivera	naufragio	7/891
pbt.nal. "Macaco"				11/891
plbt nal. "Zaragoza"				1/891

Nombre de la embarcación	Dueño	Capitán o patrón	Otros datos	No. de docto. en el AJDBCS
plbt nal. "Breve Lidio"		cap.Cosme Guzmán	17 tons. de Guaymas a Mulegé y Sta.Rosalía	21/891
plbt "San José"	Carlos González			20/891
bt. "Marco"	Pablo Durán		5.80 mts. eslora, 1.68 manga y 2.88 de contorno	15/891
bt. nal. "Balija"				16/891
pgo. Bq. nal. "Oriente"		Francisco Zúñiga	5 tons. con destino a L. A.	17/891
bt. "Blanca"	Cía. El Boleo			14/891
pgo. "Mundo"				13/891
plbt. nal. "Macaco"				11/891
pbt.nal. "Adriana"	Manuel Hidalgo, cía. Perlífera			3/892
vp. "Don Juan"		cap. Pablo Green	para pasajeros y carga, con destino a Santa Rosalía y Mulegé	4/892
vp. "Don Juan"	Cía. Perlífera	patrones titulados: Eduardo Labastida y Alejandro Rodriguez		5/892
pbt.nal. "Emma"	Carlos C. Cornejo			5/892

Nombre de la embarcación	Dueño	Capitán o patrón	Otros datos	No. de docto. en el AJDBCS
lch. "Estela"			balandra nacional, llevará madera a San Marcos	9/892
bdr.nal. "Julieta"				8/892
vp. "Romero Rubio"				8/892
vpr ingl "Scandinavia"		cap.J.W. Sounders	Sta. Rosalía	1/893
plbt nal "Consuelo"		Cristóbal Sosa	Naufragio	2/893
plbt "Neptuno"		Cruz Peña		3/893
bt. Tupe	Valentín Ojeda			3/893
bldr "Alfonso"				3/893
bldra. nal "Lancha Julia"		Amado Castillo		4/893
plbt am "Norway"			Destino San Francisco	4/893
"Neptuno"				4/893
cnoa "Sin Rival"				4/893
plbt. nal. "San José"	Antonio Ruffo			6/893
bte nal "Víctor"		Fco. Armenta	3 tons. Naufragio	7/893
plbt. nal "Emma"				7/893
bldr. o flch nal "Alfonso"	Carlos Cornejo	Bernabé Monterde		8/893
plbt. nal "Ocean Bird"	José C. Viosca		89 tons.	9/893
glta "Ellen"		cap. G. Porter		10/893
glta City of San Diego	A. Wonticher		Cónsul alemán	10/893

Nombre de la embarcación	Dueño	Capitán o patrón	Otros datos	No. de docto. en el AJDBCS
plbt nal "Adriana"	Cía. Perlífera			10/893
plbt nal "Napoleón"	Enrique Savín			11/893
vpr nal "Carmen"				12/893
plbt nal "Neptuno"				12/893
plbt nal "Neptuno"				12/893
flch nal "Ynesita"	Carlos C. Cornejo			13/893
vpr de resguardo				14/893
bldr nal "Ana María"				17/893
flch "Inesita"	Cía. Perlífera			15/893
bt No. 279	Enrique Servín	Gerónimo Cota		16/893
bldr nal. "Globa"		Liberato Murillo	Rumbo a Sta. Rosalía	21/893
bldr nal "Julia"	Juan Abaroa	G. Gómez	Rumbo a Sta. Rosalía	21/893
bldr nal "Juan Panadero"	Juan Abaroa	Ricardo Ceballos	Rumbo a Sta. Rosalía	21/893
plbt "Nelson"	Antonio Ruffo		63.565 tons	9/894
plbt "Consuelo"	Rodolfo Belloc			7/894
bt "Amelia"			por San Marcos y Mulegé	7/894
bt "Victoria"			por San Marcos y Mulegé	7/894

Nombre de la embarcación	Dueño	Capitán o patrón	Otros datos	No. de docto. en el AJDBCS
bt "Gringo"			por San Marcos y Mulegé	7/894
Laneta(?) "Ana María"	Hale y Cía.		para pescar tortugas y lobo marino en B. Magdalena	6/894
pbot.nal. "Ocean Bird"	José Viosca			5/894
pbot. "Eva"	Carlos C. Cornejo			4/894
bdra.nal. "Ondina"				3/894
bdra. "Enriqueta"				3/894
canoa "Estrella"				3/894
bdra. "Ninfa"				3/894
canoa "Prieta"				3/894
bra.nal. "Loretana"				2/895
bdra.nal. "Paloma"				2/895
bdra.nal. "Julia"	Hidalgo y Cía.			4/895
vp.nal. "Mazatlán"				14/895
pbot. "Pacífico"				18/895
pbot.nal. "Down"	Francisco Cabezud			21/895
bdra.nal. "Otila"	Cía. Perlífera			24/895
pbot.am. "Star of freedom"				26/895

Nombre de la embarcación	Dueño	Capitán o patrón	Otros datos	No. de docto. en el AJDBCS
vpr nal "Río Yaqui"				17/895
fgta ing. "Star of Austria"				9/895
bca am "Areturus"		cap. James Sloane	De la matr. de Port Townsend, 100 tons. Consignado a la Cía. El Boleo. Cargamento de leña, pino, roble. Se destruyó.	8/896
bqe ing "Arcanmore"			2171 tons	8/896
bqe ing "Marion Lighbody"			2062 tons	8/896
c. "Harcita"	Valentín Salazar		5 mts. de eslora, 1.80 mts.de entorno y 50 cms de puntal.	3/896
bq. am "Mudoc"		cap. Ole Monseu	Piloto mayor: Fco. Alvarez, 1er. Piloto, William Rendll. Consignado a la Cía. Boleo	2/896
plbt nal "Consuelo"		cap. Félix Ahumada	Varado	3/898
plbt nal "Rebeca"		cap. José E. Errera	Varado	5/898
bdr.nal. "Helena II"	Adolfo Labastida			6/907

Nombre de la embarcación	Dueño	Capitán o patrón	Otros datos	No. de docto. en el AJDBCS
vp. am. "Curacao"				6/907
c. "Princesa"	Patricio Sagrero			8/910
Elisa #10	Manuel Salorio			8/910
b. "Colon"	Ambrosio Durazo			8/910
"Margarita"				8/910
b. "Telmo"	Donaciano de la Toba		4.72 tons. brutas y 4.50 tons. netas	8/910
lchgs. "Sorpresa"	Mangara			8/910
c. "Furmer", "Balanza", Celena #132, #359 y #528, "Pantera" y "Daraiba"	de la Toba			8/910
bg. "Carlitos"		Alejandro Leon		13/910
"Dawn"	Emilio Garnot			13/910
vp. "París"	Gaston Vives			13/910
pbt. "Isabel"				13/910
c. "Amelia"	Emilio Garnot y cía.		eslora: 7.55mts., contorno: 2.20 mts.; manga: 1.30 mts.; tonelaje: 1.39	13/910

FUENTE: Todos los documentos citados en esta lista forman parte del Archivo de Juzgado de Distrito de Baja California Sur, incluyendo sus dos ramos: *Procesos Penales y Juicios de Amparo*.

Abreviaturas

c: canoa	b: bote	bg: bote gasolina
vp: vapor	pbt: pailebot	nal: nacional
am: americano	bdr: balandra	lchgs: lancha de gasolina
bc: barca	alem: alemana	bq: buque
ingl: inglesa	bpesq: barco pesquero	mt: motor
pesc: pescador	fr: francés	yt: yate
nteam: norteamericano	flch: falucho	png: pango
bco: barco	vel: velero	frgt: fragata
ecuat: ecuatoriano	glt: goleta	grdpesc: guardapesca

NOTAS: En los documentos analizados se les llama indistintamente canoa, bote, falucho, goleta o balandra a las embarcaciones pequeñas, aunque tengan diferencias entre sí.

Fragata.- buque de cruz y tres palos.
Buque.- nave, toda clase de embarcación.
Goleta.- embarcación fina y rasa, como de cien pies de eslora o más, con dos palos y velas cangrejas.
Pailebot.- lleva vela mayor redonda como las fragatas, suele servir para el correo.
Balandra.- embarcación pequeña de un solo palo.

ANEXO 3

CUOTAS DE DERECHO DE PORTAZGO SOBRE MERCANCÍAS INTRODUCIDAS AL PUERTO DE LA PAZ, 1881-1882

Mercancía	Peso o medida	Cantidad	Cuota según la tarifa de Portazgo	Total de Derechos
ALIMENTOS				
Aceite de pescado	@	1328 3/4	0.24	$318.90
Aceite de linaza	@	2 2/25	0.84	$1.75
Aceitunas	Barril	2	0.96	$1.92
Ajonjolí	@	2 17/25	0.24	$0.66
Arroz	@	6406	0.16	$1,024.96
Azúcar	@	4 207 1/4	0.36	$1,514.61
Anís	@	2 1/2	15	$0.38
Alpiste	@	2	0.72	$1.44
Bica[1]	@	70	0.12	$8.40
Cebada	Fs	5	0.3	$1.50
Cominos	@	6 1/4	0.72	$4.50
Cacao	@	6	2.4	$14.40
Café	@	1501 2/3	0.84	$1,261.40
Cacahuate	Cajas	4 1/2	0.96	$4.22
Chocolate	(?)	253	0.12	$30.36
Chile	@	107	0.36	$38.52

Mercancía	Peso o medida	Cantidad	Cuota según la tarifa de Portazgo	Total de Derechos
Dulce inferior	@	18 17/25	0.36	$6.72
Dulce seco	@	47 2/3	0.48	$22.80
Dátil e higo pasado	@	854 ½	0.12	$102.54
Frijol	(?)	2802 ½	0.42	$1,177.05
Garbanzo	(?)	166	0.72	$119.52
Galleta	@	582 ½	0.18	$105.66
Fruta seca, sacos	2	$2	12%	$0.24
Harina cernida	@	300	0.12	$36.00
Harina en granilla	@	22701 2/3	0.18	$4,086.30
Hielo arrobas	54	0.54	12%	$6.48
Maíz	Fs	20281	0.09	$1,825.29
Manteca	@	3759	0.48	$1,804.32
Miel virgen kilos	18	$9.00	12%	$1.08
Miel de colmena tambo	1	$4	12%	$0.48
Panocha	@	8519	0.09	$766.71
Papa arrobas	200	$222	12%	$26.64
Queso	@	349	0.36	$125.64
Rayado	Tercios	16 3/4	1	$16.75
Vinagre bultos	10	$30	12%	$3.60
Zarsaparrilla	@	16	0.24	$3.84
				$ 14,465.58
BEBIDAS Y TABACO				
Aguardiente mezcal	Barril	1085	5.79	$6,282.15
Aguardiente de caña	Barril	8	7.75	$62.00
Vino de uva	Barril	38 1/2	1.66	$63.91

Mercancía	Peso o medida	Cantidad	Cuota según la tarifa de Portazgo	Total de Derechos
Tabaco labrado en puros	Millar	380275	3.6	$1,368.99
Tabaco labrado en cigarros	@	852 1/2	2.4	$2,046.00
Tabaco cernido	@	53	0.96	$50.88
Tabaco en rama	@	268 3/4	0.6	$161.25
				$10,035.18
ANIMALES				
Borregos o carneros		6	0.24	$1.44
Becerrillos		30	0.96	$28.80
Baquerillos		24	0.6	$14.40
Cerdos 290 pesando	@	1477 1/2	0.36	$531.90
Cerdos 1/2 Cebo			0.6	$36.00
Cueros de venado		33	0.06	$1.98
Caballo		2	3.6	$7.20
Cueros de puerco	12	$6.00	12%	$0.72
Corderos de leche		3	0.12	$0.36
Lechón		1	0.24	$0.24
				$623.04
UTENSILIOS DE LA CASA				
Amacas	5	$5	12%	$0.60
Colchas		198	0.36	$71.28
Sofás de madera	4	$16	12%	$1.92
Cedazos	Docena	16	0.06	$0.96

Mercancía	Peso o medida	Cantidad	Cuota según la tarifa de Portazgo	Total de Derechos
Cucharas pzas.	3	$0.18	12%	$2.16
Canastas	9	$11.25	12%	$1.35
Caso cobre arrobas	4	$52	12%	$6.24
Metates		60	0.12	$7.20
Petates	Docena	30 1/3	0.18	$5.46
Toallas docena	4	$4.50	12%	$0.54
				$97.71
ADITAMENTOS PARA ANIMALES				
Albardones[2]	6	$0.90	12%	$10.80
Badanas[3]		471	0.15	$70.65
Cabestros[4]		12	0.12	$1.44
Cabezadas[5]		83	0.18	$14.94
Correones[6]	Pares	26 1/2	0.09	$2.39
Cuartas[7]	Docena	14 1/2	0.72	$10.44
Frenos[8]	25	$15	12%	$1.80
Riendas[9]		90	0.18	$16.20
Sillas corrientes de montar		8	1.44	$11.52
Sillas de montar	9	$169	12%	$20.28
Vaquetas		399 3/4	0.72	$257.85
Vaquetillas	192	$524	12%	$62.88
				$481.19
TELAS Y VESTIDO				
Chanclas	Pares	424	0.06	$25.44
Géneros de lana y algodón	Btas(?)	16	1	$16.00
Gamuzas[10]		72	0.12	$8.64
Huaraches	Docena	32	0.18	$5.76

Mercancía	Peso o medida	Cantidad	Cuota según la tarifa de Portazgo	Total de Derechos
Linaza	@	10	0.12	$1.20
Lana	@	1	0.72	$0.72
Mantas de guarnición		13	0.12	$1.56
Manta	Fras(?)	240	1	$240.00
Mantillas[11]		10	0.12	$1.20
Medias docena	6	$18	12%	$2.16
Rebozos	Docena	6	0.18 c/u	$12.96
Sombreros-fieltro		580	0.36	$208.80
Sombreros palma finos[12]		12	0.24	$2.88
Sombreros palma 1/2 finos Docena	45	$260	12%	$31.20
Sombreros para niñas docena	2	$27	12%	$3.24
Toquillas	18	$9	12%	$1.08
Vegidas(?) de lana y algodón	Fras(?)	4	1	$2.75
Viboras	12	$12	0.06	
Zarapes	Fras(?)	51 3/4	1	
Zapatos cortes para adultos	Docena	520 1/4	0.24 par	
Zapatos finos	Docena	23	0.36 par	
Zapatos para niños	Docena	105 1/2	0.12 par	
OTROS				
Alquitrán[13]	@	64	0.27	$17.28
Arguenos[14]	Docena	10	24	$2.40
Arma de pilar (?)	1	$5	12%	$0.60
Rosales		15	0.12	$1.80

Mercancía	Peso o medida	Cantidad	Cuota según la tarifa de Portazgo	Total de Derechos
Caladines[15]	4	$4.50	12%	$0.54
Cobre arrobas	5	$37.22	12%	$4.50
Coronas ixtle	8	$9.00	12%	$1.08
Cal, sacos	106	$95.00	12%	$11.40
Cohetes	Gr(?)	195	0.36	$70.20
Cochinilla fibra	3	$1.50	12%	$0.18
Cochinilla fibra	2	$2.00	12%	$0.24
Chitle (?) arroba	1	$5.00	12%	$0.60
Chiquihuata Blas	2	$10.00	12%	$1.20
Grita (?) arroba	148	$222	12%	$26.64
Jarcia[16]	@	278 1/4	0.24	$66.78
Juguetes cortes de loza	@	10	0.12	$1.20
Lazas	@	135	0.24	$32.40
Machol (?)		4	3.6	$14.40
Marcos	2	$4	12%	$0.48
Mariguana arrobas	2	$3.75	12%	$0.45
Pólvora	@	34 3/4	0.72	$25.02
Pegadura	@	16	0.9	$14.40
Perfumería, pomas (?)	Docena	68	0.12	$8.16
Preparaciones oficiales kg	76	$60	0.12	$7.20
Tequesquite arrobas	3	$2.33	12%	$0.28
VARIOS USOS				
Cordel	@	18	0.24	$4.32
Cinchos		18	0.12	$2.16
Cepillos 18 cm.	15	$4.50	12%	$0.54

Mercancía	Peso o medida	Cantidad	Cuota según la tarifa de Portazgo	Total de Derechos
Cera campeche	@	13	1.2	$15.60
Cera labrada	@	19	2.4	$45.60
Estampas pzas.	4	$24	12%	$2.88
Faroles papel pzas.	2	$20	12%	$2.40
Fósforos	Pzas.	1720	0.24	$412.80
Guantes	24	$16	12%	$1.98
Herrajes	36	$36	12%	$4.32
Jabón	@	6604	0.18	$1,188.72
Madera cedro tablas	104	$87.70	12%	$10.53
Pábilo	@	64	0.36	$23.04
Sogas docena	5	$10	12%	$1.20
				$1,716.09
SUMA:				$30,126.45

La Paz, julio 1o. de 1882.

FUENTE: Clasificación de los productos con base en *Noticia de las mercancías nacionales introducidas a este puerto en el año fiscal que comienza el 1o. de julio de 1881 y concluye el 30 de junio de 1882*, AHPLM, La Paz, julio 1o. de 1882, vol.173, leg.IV-V-/7.

NOTAS:

1 Levadura de maíz, trigo o cerveza.
2 Silla de montar inglesa
3 Para acarreos de caballería
4 Cuerda para jalar a los animales, hecho de crin de caballo
5 De vaqueta, para hocico y orejas
6 Tipo de reata chica
7 Ramal para pegar al animal
8 Para los animales
9 De cuero o crin o gamuza
10 De venado, para la cuera de los rancheros
11 Para mujeres, como velo para misa
12 Para rancheros, con gamuza arriba
13 Mineral para curtir
14 Saco que se lleva al hombro para llevar el peso repartido
15 Instrumento que usaban los comerciantes para sacar muestras de bultos cerrados que contenían almendras, cacao, semillas y otros ácidos
16 Aparejos y cuerdas de un buque

ANEXO 4

EFECTOS LIBRES DEL DERECHO DE PORTAZGO, 1881-1882

Alimentos	Aves de todas clases
	Carnes secas y saladas
	Frutas
	Huevos
	Longaniza
	Mantequilla
	Pescados blanco y obo
	Pescado charal
	Sal del territorio (también uso industrial)
	Verdura de todas clases
	Yerba de toda especie
Uso industrial	Azogue
	Botellas vacías
	Carbón de madera
	Destiladoras
	Instrumentos de agricultura, haciéndose su clasificación en la aduana
	Maquinaria de todas clases cuyo despacho se hará en la aduana
	Piedras de mármol para piso
	Tierra y piedra refractaria
	Tompeates
	Tiza

	Trapo o cualquiera otra materia para fabricación de papel
	Tubos para cañerías, de todas clases, materias y dimensiones
Uso doméstico	Escaleras de mano
	Escobas de palpa, popote, etc.
	Escobetas de ixtle, raíz, etc.
	Loza corriente
	Manos de metate
	Muebles de madera ordinaria
Uso personal	Guitarras finas y corrientes
	Equipajes y objetos de uso
	Libros impresos con pasta o sin ella
	Modelos, patrones y demás útiles para las artes
	Sombreros corrientes de palma y de lana
Otros	Arenilla o marmaja
	Ayates
	Cáñamo de greña
	Cueros de res frescos y secos
	Flores
	Ixtle o lechuguilla en greña
	Jícaras en blanco o pintadas y cáñamo
	Muestras y colecciones de cualquier ramo de historia natural
	Muitle
	Palma
	Petates de tule

Fuente: Clasificación de los productos con base en *Tarifa de derecho de portazgo para el Territorio de la Baja California en el año económico de 1o. de julio de 1881 a 31 de junio de 1882*, AHPLM, *Boletín Oficial* del Gobierno Político y Comandancia Militar del Territorio, puerto de La Paz, agosto 1o. de 1881, tomo VI, núm.18.

Anexo 5

Embarcaciones que realizaban el comercio con los puertos de Santa Rosalía y Mulegé

Nombre del barco	Nombre del capitán	Travesía del barco	No. de docto. en el AJDBCS
pbot.nal. "Adela"	patrón y dueño: Frederick Humas	Gy-SR-Mlg	7/885
bdra.nal. "Sahara", de 22 tons.	patrón: Abraham Cejarano	Gy-Mlg	12/887
pbot.nal. "Placer", de 35 tons.	Miguel Gastelum	Gy-Mlg	15/887
bdra.nal. "Josefita"	Eduardo Labastida	La Paz-SR	19/887
pbt.nal. "Breve Lidio", de 17 tons.	Cosme Guzmán	Gy-SR-Mlg	21/891
vp. "Don Juan"	capitán: Pablo Green	LP-SR-Mlg	4/892
bote.nal. "Victor"	patrón: Francisco Armenta	SR-Ensenada San Carlos	7/893
vp.nal. "Unión"	piloto mayor: Miguel Ibarra; dueño: Compañía de Transportes Marítimos	Gy-SR	5/901
pbot.nal. "Rebeca"		Gy-SR-Mlg	5/901
vp. "Korrigan II"	C. Robinson; dueño: Compañía El Boleo	SR-Agua Verde	14/902
pbt.nal. "La Chilena"	Canuto Murillo	SR-San Bruno	15/902
vp. "Alamos"	Juan Boke	Gy-SR	5/909
vp. "Victoria"			5/909

Nombre del barco	Nombre del capitán	Travesía del barco	No. de docto. en el AJDBCS
remolque "Canario"	dueño: Compañía El Boleo		5/909
lancha "La Paz"	dueño: Compañía El Boleo		5/909
bdra.nal. "Armida"	patrón: Gerónimo Canett	Gy-Mlg	
barca ingl. "Olivebank"	David George	Gran Bretaña-SR	8/911
vp. "Korrigan" (13 tripulantes)	A. Brand	Gy-SR	2/909
vp. "Mazatlán"	M. Bengoechea	Gy-Altata	2/909
vp. "M. Romero Rubio" (9 tripulantes)		Gy-Agiabampo	2/909
pbt. "Ocean Bird" (6 tripulantes)	patrón: M. Rivera	Gy-Altata	2/909
bt. "Amelia"		San Marcos-Mlg	7/894
bt. "Victoria"		San Marcos-Mlg	7/894
bt. "Gringo"		San Marcos-Mlg	7/894

Otros vapores:

Vapor inglés "Scandinavia", capitán: J. W. Sounders, a Santa Rosalía: 1/893.

Barca alemana "Areturus", capitán: James Sloane, de matrícula de Puerto Toronsend, de 100 toneladas; consignado a la Compañía El Boleo, con cargamento de leña, pino, roble.: 8/896

Buque inglés "Arcanmore", de 2171 toneladas: 8/896

Buque inglés "Marion Lighbody", de 2062 toneladas: 8/896.

Buque americano "Mudoc", capitán Ole Monseu, consignado a El Boleo 2/896.

Nota: Todos los expedientes arriba citados forman parte del Archivo Histórico del Juzgado de Distrito.

Nombre del barco	Nombre del capitán	Travesía del barco	Referencia
vp. am. "Surprise", de 129 tons, 8 tripulantes	T. Roberto	Gy-SR, SR-Mlg, SR-SFranciso	*Movimiento marítimo de la capitanía de puerto*, AHPLM, Santa Rosalía, Septiembre 26 de 1885, *Guerra*, vol.205, doc.no.2, leg. IV/V- /L-9/FF-10.
bdr.nal. "Colorada", de 25 tons, 5 tripulantes	Manuel Urbano	La Paz-SR, SR-Maz	*Ibid*
berg.glt am. "Fam O' Shanter", de 562 tons, 13 tripulantes	W. Patterson	San Francisco-SR, SR-Astoria (E.U.)	*Ibid*
pbot. nal. "Breve Lidio", 18 tons., 4 tripulantes	Francisco Fierro	Gy-SR, SR-Mlg	*Ibid*
pbt. nal. "Neptuno", de 8 toneladas, 3 tripulantes	José M. Valenzuela	Mlg-SR, SR-Los Angeles	*Ibid*
bc.alem. "Patagonia", de 491 tons., 12 tripulantes	H. Hellregi	Gy-SR, SR-Liverpool y escalas	*Ibid*
Crucero ingl. "Melpómene", de 2950 tons, 20 tripulantes	Harr		*Diario Oficial del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, México, Jueves 12 de enero de 1893, No.10.
pbt. "Isabel", de 20 toneladas, 3 tripulantes	Monterde	Topolobampo-SR	*Ibid*

Nombre del barco	Nombre del capitán	Travesía del barco	Referencia
pbt. "Constante", de 10 tons., 3 tripulantes	Meza	Guaymas-SR	*Ibid*
vp. "Korrigan", 111 tons., 13 tripulantes	Brand	Gy-SR	*Ibid*
bdra. "Ometepec", de 29 tons, 3 tripulantes	Fierro	Los Angeles-SR, SR-Mlg	*Ibid*

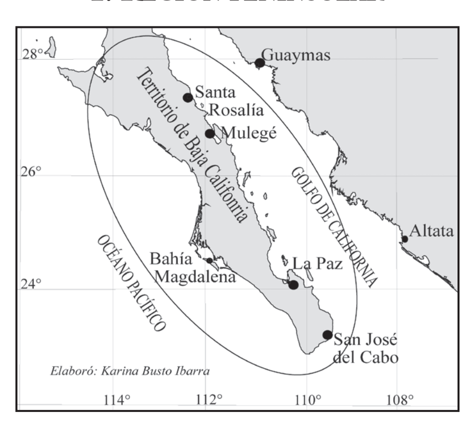
Abreviaturas

alem: alemana
am: americano
bt: bote
bc: barca
bdr: balandra
berg: bergantín
glt: goleta
ingl: inglesa
nal: nacional
pbt: pailebot
vp: vapor

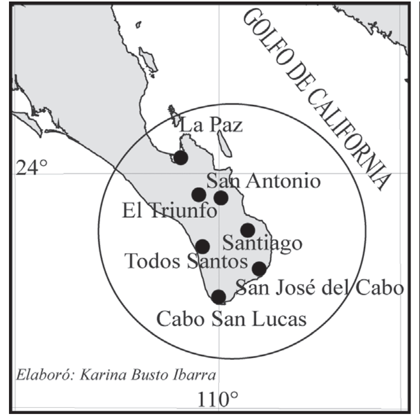
Anexo 6

Mapas de regiones, redes comerciales y fotografías

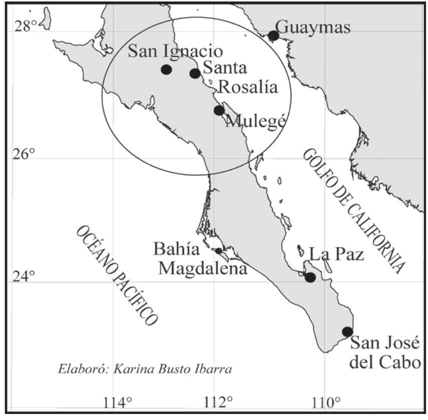
1. Región peninsular



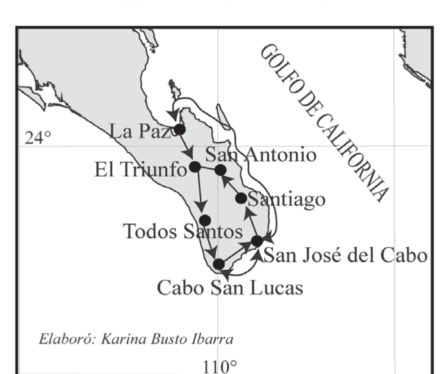
2. Región del sur peninsular



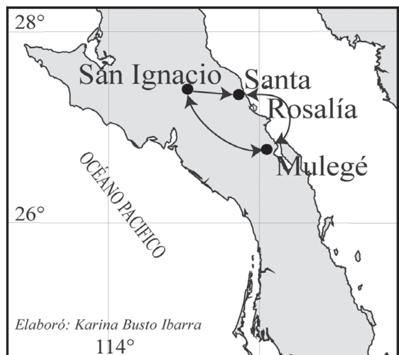
3. Región del centro peninsular



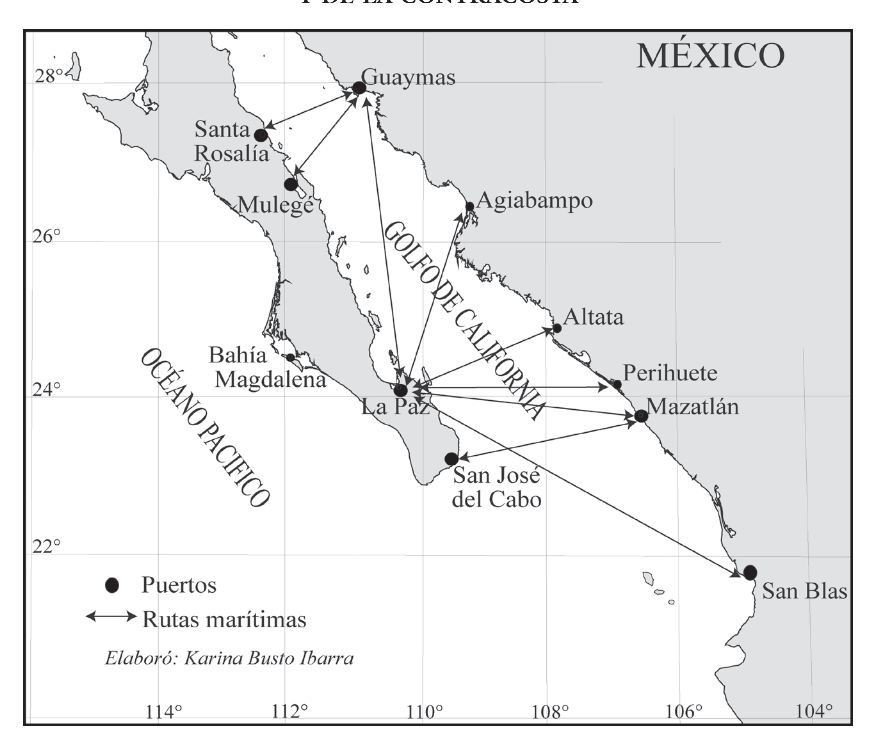
4. Red comercial interna del sur peninsular



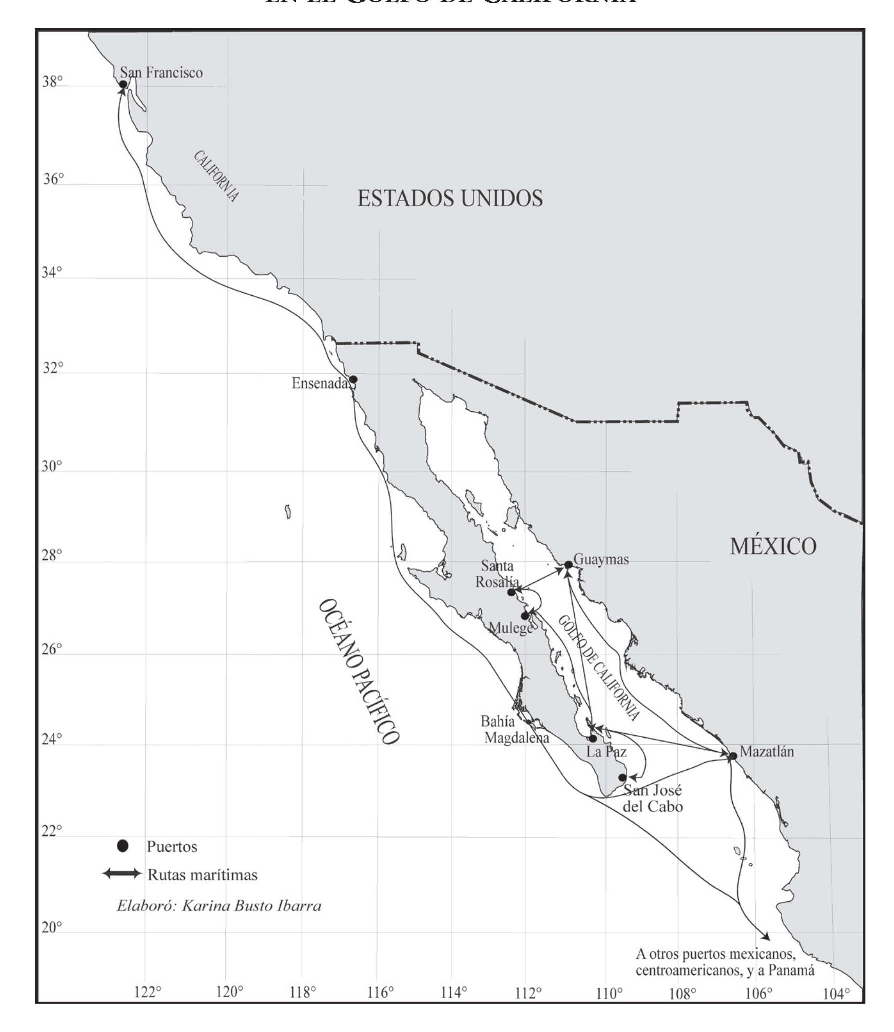
5. Red comercial interna del centro peninsular



6. Red comercial entre puertos peninsulares y de la contracosta



7. PRINCIPALES RUTAS DE NAVEGACIÓN EN EL GOLFO DE CALIFORNIA



Puerto de La Paz



Puerto de La Paz, ca. 1910 (León Diguet, *op. cit.*).



La Paz en 1874 (John F. Janes, *The Adventures of Stickeen in Lower California, 1874*, Los Angeles, Dawson's Book Shop, 1972).



Muelle fiscal, La Paz, ca. 1910 (Elizabeth Acosta Mendía, *Paisaje urbano y personajes en Baja California Sur*, La Paz, Gobierno del Estado de Baja California Sur, Instituto Sudcaliforniano de Cultura, Archivo Histórico Pablo L. Martínez, 2005).



La “Torre Eiffel”, casa mercantil de Miguel González e hijos (Southworth, *op. cit.*).



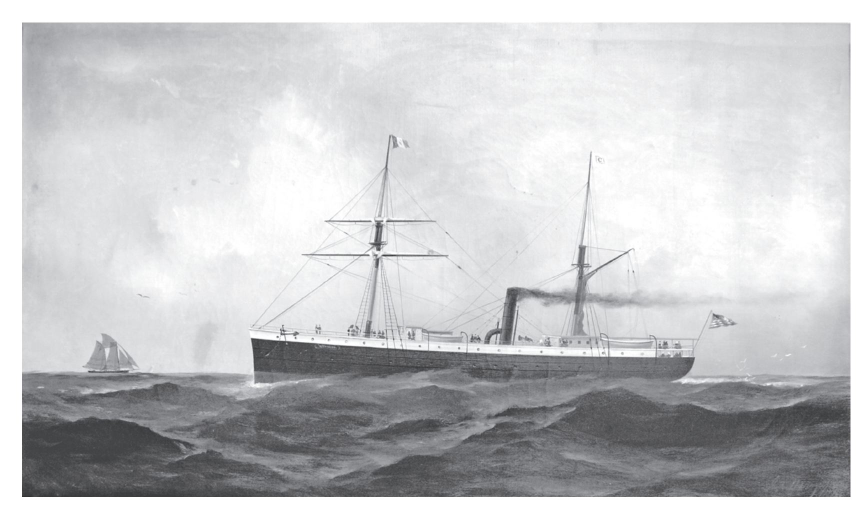
Casa Ruffo en calles Puerto y Comercio en La Paz (Acosta Mendía, *op. cit.*).



Tenería suela Viosca en La Paz (Acosta Mendía, *op. cit*.).



Calle Central en La Paz, 1896 (Acosta Mendía, *op. cit*.).

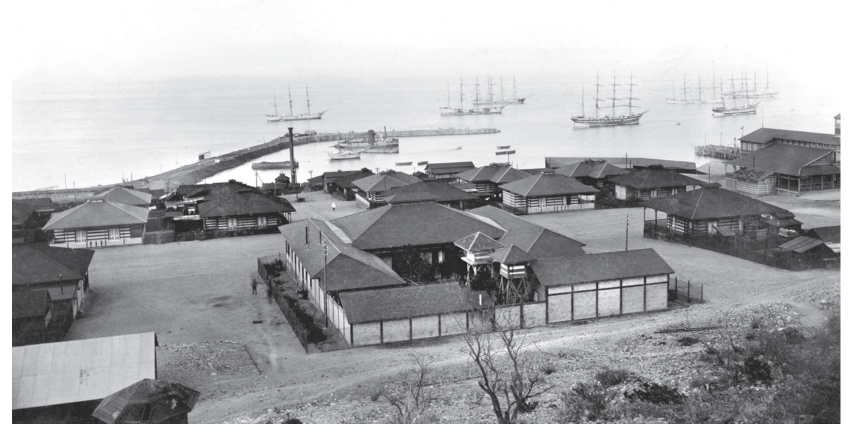


Vapor americano "Newbern", de 943 toneladas de registro, realizó viajes entre San Francisco y los puertos del Golfo de California de 1871 a 1893 (G. J. Denny, 1880, en Edward W. Vernon, *A Maritime History of Baja California*, Santa Barbara, Viejo Press, 2009).

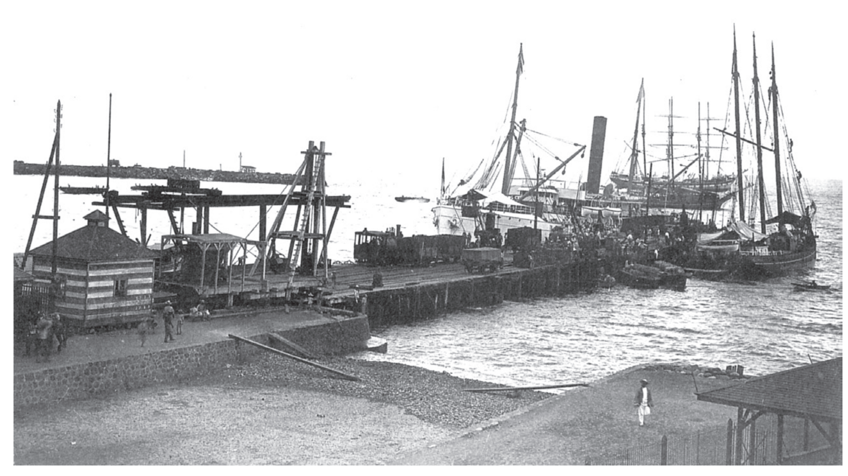


Vapor americano "Newbern" en el muelle de la *Pacific Coast Steamship Company*, San Diego, California, ca. 1890 (Busto, "Maritime trade…", *op. cit*.).

Puerto de Santa Rosalía



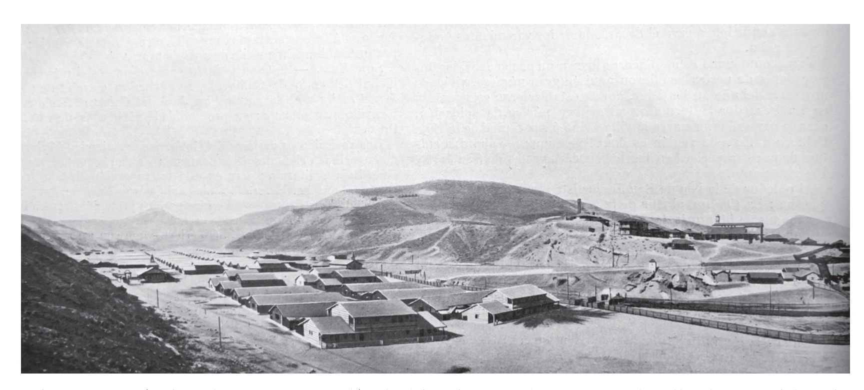
Puerto de Santa Rosalía, Mesa Francia, ca. 1917 (Harold D. Huycke, *To Santa Rosalia Further and Back*, Newport News, Va., Mariners Museum, 1970).



Muelle de Santa Rosalía, ca. 1903 (San Francisco Maritime National Historical Park, Harold D. Huycke Collection, H11.208).



Vapor "Korrigan III" de la Compañía El Boleo (Huycke, *op. cit*.).



Vista panorámica de Santa Rosalía, habitaciones obreras en el valle de Providencia (Diguet, *op. cit*.).

El Triunfo: explotación de plata



Pueblo y hacienda de beneficio del mineral de El Triunfo (Diguet, *op. cit.*).

Explotación de concha perla



Armada para la pesca de la ostra perlera en el golfo de California (Diguet, *op. cit*.).



Apertura de ostras perleras (Diguet, *op. cit*.).

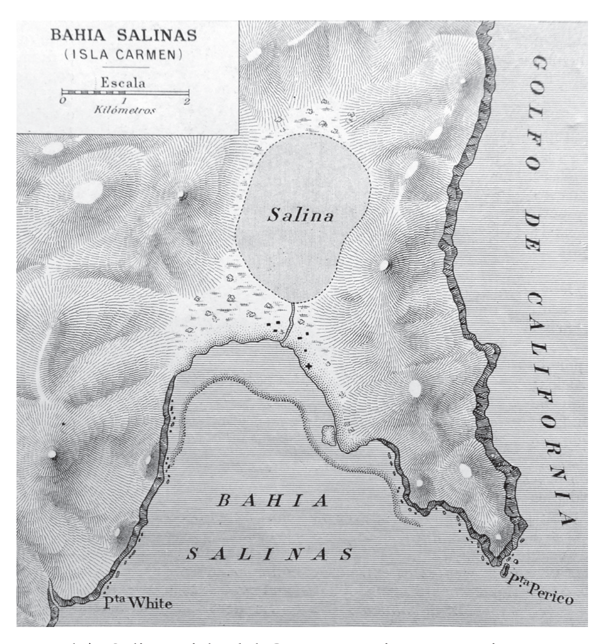


Veleros para la pesca de perla con escafandra (Diguet, *op. cit*.).

ISLA DEL CARMEN: EXPLOTACIÓN DE SAL



Trabajos en las salinas de isla del Carmen (Southworth, *op. cit*.).



Bahía Salinas, isla del Carmen (Diguet, *op. cit.*).

BAHÍA MAGDALENA: EXPLOTACIÓN DE ORCHILLA



Bahía Magdalena en 1906 (Edward W. Nelson, "Lower California and its Natural Resources", en *Memoirs of the National Academy of Sciences*, vol. XVI, Washington, Government Printing Office, 1922).



Ramas de orchilla, cubiertas por líquen tintóreo (Diguet, *op. cit.*).

TODOS SANTOS Y SAN JOSÉ DEL CABO: PRODUCCIÓN DE PANOCHA



Molinos de panocha en Todos Santos y plantación de caña de azúcar en San José del Cabo (Southworth, *op. cit*.).



Desembarque de mercancías en San José del Cabo (Arthur W. North, *Camp and Camino in Lower California*, New York, The Baker & Taylor Company, 1910).

Apéndice 1

Cronología de la legislación aduanera en México[287]

9 noviembre 1820.

Arancel general interno para el gobierno de las aduanas marítimas en el comercio libre del Imperio.

Primer documento legal en el México Independiente. Se reconocen los puertos habilitados por el postrer decreto de las Cortes, y se faculta a la Regencia para que de inmediato establezca aduanas en donde no las haya. Desde el 11 de diciembre de 1821 se autoriza el cobro de un derecho fiscal del 24% en la entrada de todos géneros, frutos y efectos extranjeros, sobre las tarifas del propio arancel. A las embarcaciones extranjeras se les fija un derecho de tonelaje, a razón de 20 reales por tonelada. Allí se mencionan los géneros cuyo avalúo o aforo queda a criterio de los vistas, previo conocimiento del administrador de la aduana; se refieren las mercancías de importación prohibida y los elementos libres de derechos, se señalan los puertos habilitados, se anotan las obligaciones de cada uno de los participantes en la maniobra aduanal, se dividen las mercancías en clases y se instituyen los derechos de exportación. En ese

[287] La información que aquí se presenta fue extraída del texto de Cárdenas de la Peña, *op. cit*. Se incluyen los aspectos más relevantes de cada documento aduanal expedido a lo largo del siglo XIX.

momento sólo habilitados para comercio internacional: Veracruz y Acapulco; en 1822 se habilitan San Blas, Campeche, Mazatlán de los Mulatos, San Diego de las Californias, Soto la Marina y El Refugio. p.288-289.

13 NOVIEMBRE 1823. MEMORIA DE MARINA DE JOSÉ JOAQUÍN HERRERA.

Cita como habilitados en el mar del Sur a Tehuantepeque, Acapulco, San Blas, Mazatlán de los Mulatos, Guaymas, San Diego y Monterrey. p.290.

24 ENERO 1824.

Reglamento para el comercio de cabotaje, expedido por Francisco de Arrillaga.

El transporte exterior o costanero de toda clase de géneros de un puerto o fondeadero a otro habilitados para este tipo de tráfico debe hacerse, en el territorio nacional, exclusivamente con buques de bandera nacional... Los puertos empiezan a ser habilitados en mayor proporción, por conveniencia nacional, para tratar de controlar hasta donde es factible el intercambio mercantil, y aminorar el contrabando. p.292-293.

16 NOVIEMBRE 1827. ARANCEL PARA ADUANAS MARÍTIMAS Y DE FRONTERA. p. 293.

18 MARZO 1830. LEY ORGÁNICA PARA LA MARINA NACIONAL. p. 296.

28 OCTUBRE 1833.

Se ratifica por bando el privilegio del cual gozan las mercancías extranjeras introducidas de su lugar de origen a un puerto de país, a bordo de buques nacionales. Concédese

un privilegio de rebaja equivalente a la 1/5 parte de los derechos de importación... p.298.

24 septiembre 1834. Circular para restringir el contrabando.

(Mal endémico dada la inmoralidad de las autoridades y la falta de coordinación en las aduanas). p.298.

17 febrero de 1837. Decreto sobre Puertos para el comercio extranjero y de cabotaje, y clasificación de aduanas marítimas y fronterizas.

Las aduanas quedan clasificadas en cinco categorías, de primera a quinta clases: abiertos al comercio extranjero: Veracruz, Santa Ana de Tamaulipas, Matamoros, Campeche, ... Acapulco, San Blas, Guaymas. Cerrados al comercio extranjero: [...] Manzanillo, Natividad, Mazatlán, La Paz, Loreto, San Diego y San Francisco. Abiertos al comercio de cabotaje: [...] Manzanillo, Navachiste, Natividad, Mazatlán, Altata, Cabo de San Lucas, La Paz, Loreto, San Diego y San Francisco. Aduanas de primera clase: Veracruz, Santa Ana de Tamaulipas y Matamoros; de segunda: Guaymas, San Blas, Campeche y Tabasco; de tercera: Sisal y Monterrey; de cuarta: las de cabotaje; de quinta: las fronterizas. p. 298-299.

5 septiembre 1849. Acta de Navegación de la República y su comercio exterior por las fronteras. p. 304.

24 noviembre 1849. Reglamento de aduanas marítimas, fronterizas y de cabotaje.

Quedan habilitados para el comercio extranjero: Veracruz, Tampico de Tamaulipas, Matamoros, Campeche, Sisal, San Juan Bautista de Tabasco, Acapulco, San Blas, Huatulco,

Manzanillo, Mazatlán, Guaymas y Altata; ya se refiere a buques de vapor y pailebots para ambos mares, en servicio de vigilancia. p.305.

1850. CUADRO HISTÓRICO DE LAS ADUANAS MARÍTIMAS, FRONTERIZAS Y DE CABOTAJE DE LA REPÚBLICA MEXICANA, DE BONIFACIO GUTIÉRREZ Y GUILLERMO PRIETO. p. 505.

1 JUNIO 1853. NUEVO ARANCEL DE ADUANAS

Contiene varias fracciones [...] allí se señalan como puertos habilitados para el comercio exterior:

Sisal, Campeche, San Juan Bautista de Tabasco, Veracruz, Tampico de Tamaulipas, Matamoros, Acapulco, Manzanillo, San Blas, Mazatlán y Guaymas.

De cabotaje: [...] San José del cabo, La Paz, Navachiste y Altata. p.306-307.

29 ENERO 1854. ACTA DE NAVEGACIÓN PARA EL COMERCIO DE LA REPÚBLICA MEXICANA.

Marca los requisitos del tráfico mercantil, colocando a los barcos nacionales en igualdad de condiciones a aquellos que portan bandera ajena; auspicia la celebración de tratados amistosos con potencias extrañas; hace hincapié en lo que debe catalogarse como buque mexicano y la tripulación que ha de portar [...] p.304-305.

16 MAYO 1854. PRIMER CÓDIGO DE COMERCIO EN MÉXICO. p.307.

15 MARZO 1854. LECCIONES DE DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL. p.319.

31 enero 1856. Ordenanza General de Aduanas.

Considera habilitados para el comercio extranjero: en el Golfo: Sisal, Campeche, Tabasco, Veracruz, Tampico, Matamoros e isla del Carmen; en el Pacífico: Acapulco, San Blas, Manzanillo, Mazatlán y Guaymas.

Para el cabotaje: [...] Cabo San Lucas, La Paz, Navachiste y Altata. p.307-308.

Enero, 1857. Reglamento de Supremas Patentes de Navegación. p.319.

1 noviembre 1865. Decreto para las primas que se conceden a los buques nacionales que hagan viajes de altura.

Se expide como estímulo a la navegación mercante del país. p.320.

7 octubre 1870. Reglamento que crea en México las capitanías de puerto.

"El nombramiento de los capitanes portuarios, como funcionarios navales, corresponde al Ejecutivo, y que las personas designadas para estos cargos deben poseer conocimientos sobre nociones generales de navegación, arqueo de buques, derecho internacional y ordenanzas generales de la armada. Al entrar en conflicto con las aduanas marítimas, obliga a la expedición de una circular el 4 de octubre de 1881, donde se dictan prevenciones en el sentido de que el administrador aduanal debe tener primacía sobre el capitán de puerto en cuanto se refiere a la carga o descarga de barcos en los muelles portuarios." p.308-309.

1 enero 1872. Reglamento de aduanas marítimas y fronterizas.

Habilita como puertos al comercio extranjero: en el Golfo: Campeche, Coatzacoalcos [...] y en el Pacífico: Acapulco,

Guaymas, La Paz, Mazatlán, Manzanillo, Puerto Angel, Salina Cruz, San Blas, Soconusco y Tonalá.

Puertos de cabotaje: en el Pacífico: Altata, Bacorehuis, Cabo San Lucas, Mulegé, Navachiste, Puerto Escondido, Tecoanapa, Valle de Banderas, Yávaros y Zihuatanejo.

Dispone que las aduanas de cabotaje quedan siempre sujetas a las aduanas de altura más próximas. p.309.

12 SEPTIEMBRE 1878. REGLAMENTO SOBRE LUCES DE SITUACIÓN DE LOS BUQUES, SEÑALES EN TIEMPO DE NIEBLA Y PREVENCIONES GENERALES PARA EVITAR ABORDAJES EN EL MAR. p.353.

7 OCTUBRE 1878. REGLAMENTO PARA EL ARQUEO DE LAS EMBARCACIONES MERCANTES.

Se entiende por arqueo de una embarcación la medida de su capacidad o volumen interior; la unidad para el arqueo se denomina tonelada de arqueo y está representada por un volumen de 2.83 m^3, p.353.

22 ABRIL 1879. REGLAMENTO DE MAQUINISTAS PARA LOS BUQUES DE COMERCIO. p.353.

12 SEPTIEMBRE 1879. REGLAMENTO PARA EL BUEN ORDEN Y POLICÍA DE LOS PUERTOS DE MAR. p.353.

30 JUNIO 1880. REGLAMENTO PARA LA SECRETARÍA DE GUERRA Y MARINA.

En el artículo 76 referente al Departamento de Marina indica que corresponden a tal: 1o. los buques de guerra nacionales y lo relativo a la marina mercante nacional y buques extranjeros; 2o. las comandancias principales de marina y las capitanías de puerto; 3o. arsenales, varaderos, escuelas

náuticas y cuanto con ello tenga relación; 4o. patentes de navegación y de corso; 5o. la especialidad del ramo; y que el jefe de la segunda sección es a quien corresponde cuanto toca a la marina nacional mercante y buques extranjeros. p.354.

8 NOVIEMBRE 1880. ARANCEL QUE REFUNDE LAS DISPOSICIONES RELATIVAS AL RAMO.

Su mayor modificación: conceder el tráfico de cabotaje a embarcaciones extranjeras cuando las nacionales que se encuentren en el lugar no tengan registro abierto para los mismos puntos de la costa donde aquellas se dirigen. p.363.

30 OCTUBRE 1883. LEY DE ORGANIZACIÓN DE ADUANAS.

Conserva la división en aduanas marítimas y fronterizas, creando secciones aduaneras de despacho; de 38 secciones habidas, mantiene 26, porque coloca las demás como simples secciones de vigilancia; cuatro aduanas de altura son suprimidas –Palomas, bahía Magdalena, San José del Cabo y Altata–, y todas se clasifican de primero a sexto órdenes. p.364.

24 ENERO 1885. ORDENANZA GENERAL DE ADUANAS MARÍTIMAS Y FRONTERIZAS.

Es muy extensa; en la misma fecha un decreto que la complementa establece los puertos y aduanas fronterizas habilitados al comercio extranjero:

Aduanas marítimas de altura: en el Golfo: Matamoros, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Frontera, isla del Carmen, Campeche y Progreso; en el Pacífico: Soconusco, Tonalá, Salina Cruz, Puerto Angel, Acapulco, Manzanillo, San Blas, Mazatlán, Altata, Guaymas, La Paz, Cabo San Lucas, bahía Magdalena y Todos Santos.

Aduanas marítimas de cabotaje: en el Golfo: Soto la Marina, Tecolutla, Alvarado, Tlacotalpan, Santecomapan, Tonalá, Tenosique, La Aguada y villa de Palizada, Campotón, Celestún, isla Mujeres e isla de Cozumel. En el Pacífico: Tecoanapa, Zihuatanejo, Chamela, María Madre, Topolobampo, Perihuete, Teacapán, Agiabampo, Mulegé, San José del Cabo e isla de Guadalupe. p.363-364.

1 MARZO 1887. ORDENZANA GENERAL DE ADUANAS.

Incorpora como novedad una participación del rendimiento de los derechos de importación a los municipios de los puertos o lugares en que estén establecidas las aduanas, a razón del 1.25% de recaudación. p.364.

13 MAYO 1891. CREACIÓN DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS. p.348.

12 JUNIO 1891. SE EXPIDE OTRA ORDENANZA GENERAL DE ADUANAS MARÍTIMAS Y FRONTERIZAS. p.510.

4 SEPTIEMBRE 1895. SUPRESIÓN DE LAS CAPITANÍAS DE PUERTO EN TODO EL LITORAL DEL PAÍS.

Para desterrar las prácticas del régimen colonial, ya caducas en nuestro siglo, y discordantes con nuestra forma de gobierno y para consagrar preferente atención a la *marina mercante*, de tal suerte que su desarrollo corresponda al creciente movimiento comercial; el administrador de la aduana asume la autoridad como jefe de puerto por instrucciones de 4 de septiembre ulterior. p.360.

29 AGOSTO 1896. REGLAMENTO PARA LA SECRETARÍA DE GUERRA Y MARINA. p.360.

15 OCTUBRE 1895. REFORMA A LA ORDENANZA DE LA MARINA DE GUERRA.

Manifiesta la prohibición absoluta para los buques no pertenecientes a la *marina mercante nacional*, de dedicarse a la pesca en aguas territoriales del país. p.364.

12 JUNIO 1907. DECRETO DONDE SE ESPECIFICAN LAS ADUANAS EXISTENTES.

Acapulco, secciones de Tecoanapa y Zihuatanejo; Altata, sección de Perihuete...; Ensenada, secciones de San Quintín y Santo Domingo; Guaymas, sección Agiabampo; … La Paz, sección de San José del Cabo; Manzanillo; Matamoros; Mazatlán; … Santa Rosalía, secciones de Loreto y Mulegé; ... p.364.

1901-1902. PROYECTO DE CÓDIGO DE LA MARINA MERCANTE, PUBLICADO EN LA MEMORIA DE GUERRA Y MARINA DE LOS AÑOS 1901-1902.

Debe comenzar a regir el 5 de mayo de 1902. Comprende 323 artículos en 7 capítulos y prevenciones generales: de la jurisdicción marítima de la nación; de la libertad de tráfico marítimo y fluvial; de la nacionalización de la naves en México: de la matrícula de la gente de mar; de la navegación; de las autoridades marítimas y sus atribuciones… La *marina mercante mexicana* se divide en: naves destinadas al comercio de altura y cabotaje, naves destinadas únicamente al comercio de cabotaje, y embarcaciones menores, dragas o demás, destinadas al servicio de puertos, pesca, recreo y tráfico de ríos y lagos interiores… “Se entiende por navegación

de altura la que se efectúa de un puerto nacional a un extranjero o viceversa, o bien entre dos puertos nacionales de distintos mares; se entiende por navegación de cabotaje la que se efectúa entre puertos nacionales de un mismo mar; la navegación entre un puerto nacional y un extranjero que diste menos de doscientas millas se reputa de cabotaje" … en los puertos caben autoridades marítimas diversas: la Secretaría de Hacienda y sus empleados controlan todo lo relativo a la legislación fiscal; la de Gobernación cuanto compete al servicio de sanidad portuaria; la de Comunicaciones y Obras Públicas, lo relativo a la reglamentación, inspección, conservación, vigilancia, mejora del postal y uso de aguas interiores, amén lo dependiente de faros, puentes, obras de los puertos mismos, contratos relativos a ellas y explotación de la pesca; la de Guerra aquello que determina ejecución y aplicación del Código … El jefe de puerto deberá anotar siempre la entrada y salida de los buques de altura y cabotaje: nombre de los pasajeros, su nacionalidad, la del buque, su nombre, el de su capitán, su procedencia, carga, días de navegación y cualquier otro pormenor que merezca consignarse […]. El *Proyecto de Código de la Marina Mercante* es un ordenamiento concienzudo, amplio y de conocimiento profundo de las circunstancias inherentes al desarrollo del ramo, p.366-372.

1916. REINSTALACIÓN DE LAS CAPITANÍAS DE PUERTO Y ESTABLECIMIENTO DE LOS DEPARTAMENTOS DEL GOLFO Y DEL PACÍFICO. p.511.

5 FEBRERO 1917. NACIONALIZACIÓN DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA. p.511.

Apéndice 2

Documentos de ingresos y egresos de la aduana marítima de La Paz en los años fiscales de 1885-1886, 1886-1887, 1890-1891 y 1891-1892

ENTRA EN DESPLEGADO EL CUADRO 2.1
(SE IMPRIMIRÁ INDEPENDIENTE)

ENTRA EN DESPLEGADO EL CUADRO 2.2
(SE IMPRIMIRÁ INDEPENDIENTE)

ENTRA EN DESPLEGADO EL CUADRO 2.3
(SE IMPRIMIRÁ INDEPENDIENTE)

ENTRA EN DESPLEGADO EL CUADRO 2.4
(SE IMPRIMIRÁ INDEPENDIENTE)

Archivos y Bibliografía

Archivos

Archivo Histórico Pablo L. Martínez, La Paz, B.C.S. [AHPLM]
Archivo del Juzgado de Distrito de Baja California Sur, La Paz, B.C.S. [AJDBCS]
Archivo General de la Nación, México [AGN]
Archivo Histórico General del Estado de Sonora, Hermosillo, Sonora [AHGES]
Biblioteca del Archivo General de la Nación, México, D.F. [BAGN]
Biblioteca Lerdo de Tejada, México, D.F. [BLT]

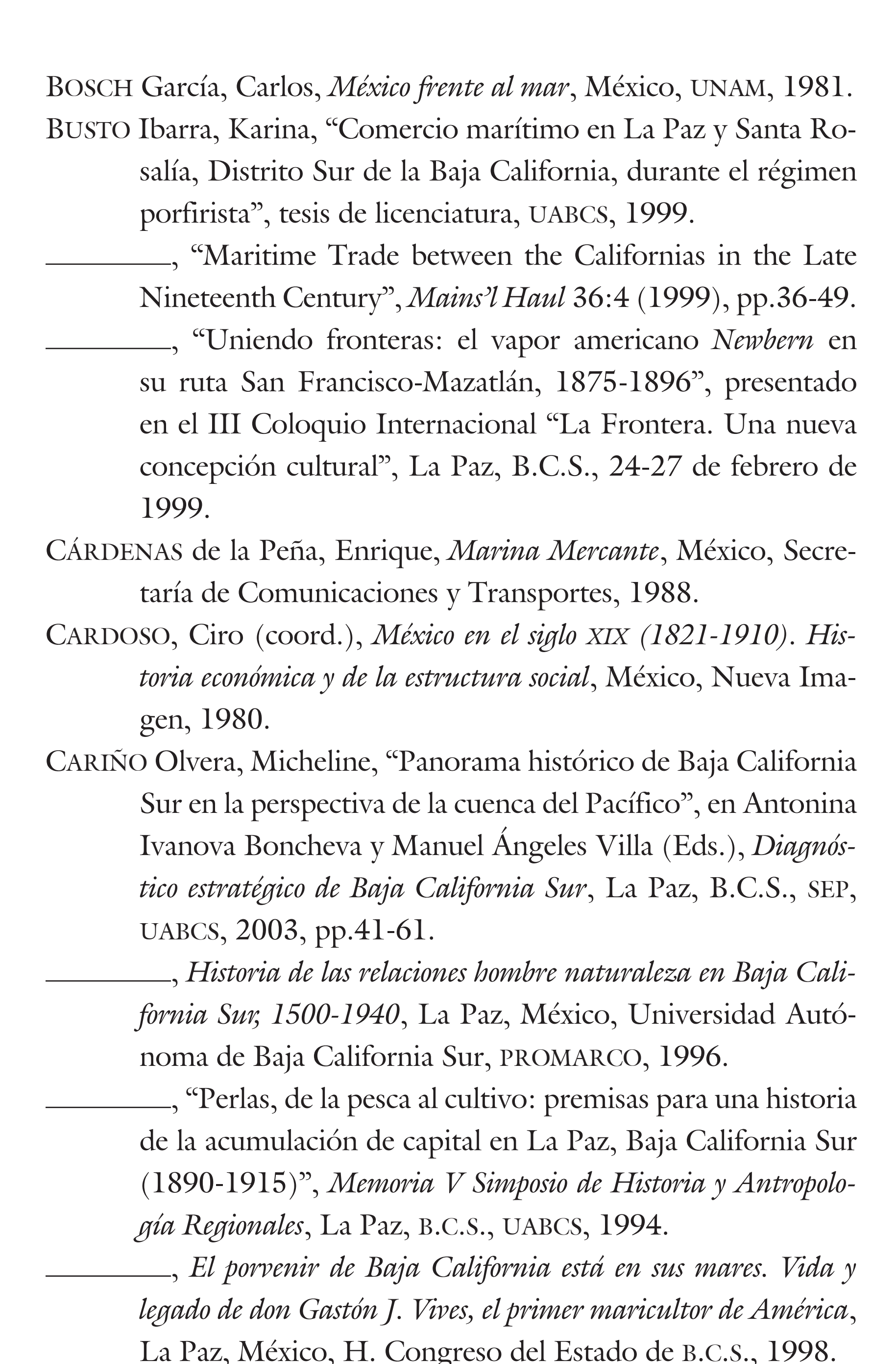
Bibliografía

Acosta Mendía, Elizabeth, *Paisaje urbano y personajes en Baja California Sur;* La Paz, Gobierno del Estado de Baja California Sur, Instituto Sudcaliforniano de Cultura, Archivo Histórico Pablo L. Martínez, 2005.

Agruel Geraldo, Raúl, "La navegación de cabotaje en Sudcalifornia", en *Memoria IV Semana de Información Histórica de Baja California Sur*, La Paz, B.C.S., UABCS, 1984.

Almendarez Hernández, Marco Antonio, "La economía sudcaliforniana a fines del siglo XIX y principios del XX a través de las estadísticas y la cartografía", Memoria de servicio social, licenciatura en economía, UABCS, 2002.

Bonilla, Juan de Dios, *Apuntes para la historia de la Marina Nacional*, México, 1946.



BOSCH García, Carlos, *México frente al mar*, México, UNAM, 1981.

BUSTO Ibarra, Karina, "Comercio marítimo en La Paz y Santa Rosalía, Distrito Sur de la Baja California, durante el régimen porfirista", tesis de licenciatura, UABCS, 1999.

_________, "Maritime Trade between the Californias in the Late Nineteenth Century", *Mains'l Haul* 36:4 (1999), pp.36-49.

_________, "Uniendo fronteras: el vapor americano *Newbern* en su ruta San Francisco-Mazatlán, 1875-1896", presentado en el III Coloquio Internacional "La Frontera. Una nueva concepción cultural", La Paz, B.C.S., 24-27 de febrero de 1999.

CÁRDENAS de la Peña, Enrique, *Marina Mercante*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988.

CARDOSO, Ciro (coord.), *México en el siglo XIX (1821-1910). Historia económica y de la estructura social*, México, Nueva Imagen, 1980.

CARIÑO Olvera, Micheline, "Panorama histórico de Baja California Sur en la perspectiva de la cuenca del Pacífico", en Antonina Ivanova Boncheva y Manuel Ángeles Villa (Eds.), *Diagnóstico estratégico de Baja California Sur*, La Paz, B.C.S., SEP, UABCS, 2003, pp.41-61.

_________, *Historia de las relaciones hombre naturaleza en Baja California Sur, 1500-1940*, La Paz, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, PROMARCO, 1996.

_________, "Perlas, de la pesca al cultivo: premisas para una historia de la acumulación de capital en La Paz, Baja California Sur (1890-1915)", *Memoria V Simposio de Historia y Antropología Regionales*, La Paz, B.C.S., UABCS, 1994.

_________, *El porvenir de Baja California está en sus mares. Vida y legado de don Gastón J. Vives, el primer maricultor de América*, La Paz, México, H. Congreso del Estado de B.C.S., 1998.

CASTRO Liera, Erín, "Estudio de los contratos para la explotación comercial de los recursos naturales renovables marinos en el Distrito Sur de la Baja California durante el porfiriato", tesis de licenciatura, UABCS, 1998.

CASTRO Rivera, María Auxiliadora "Proceso de producción agrícola y agroindustria en la municipalidad de Todos Santos, distrito sur de la Baja California, 1880-1915", tesis de licenciatura, UABCS, 2008.

CERUTTI, Mario, *Burguesía, capitales e industria en el norte de México, Monterrey y su ámbito regional (1850-1910)*, México, Alianza Editorial, Universidad Autónoma de Nuevo León, 1992.

COELLO Salazar, Emilio, "El comercio interior", en Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México. Porfiriato. Vida económica*, Tomo II, México, Hermes, 1974.

COTA Sandoval, José Andrés, Antonio Padilla Corona y Jorge Martínez Zepeda, *Santa Rosalía, Baja California Sur: tres enfoques históricos*, Santa Rosalía, B.C.S., VII Ayuntamiento de Mulegé, Instituto de Investigaciones Históricas, UABC, 1992.

DIGUET, León, *Territorio de la Baja California. Reseña geográfica y estadística*, México, Librería de la Viuda de C. Bouret, 1912.

Estadísticas históricas de México, México, INEGI, 1986.

FIGUEROA Domenech, J., *Guía general descriptiva de la República Mexicana*, tomo II, México, Ramón de S. N. Araluce, 1899.

GASTÉLUM Arce, Roberto, *Centenario de Santa Rosalía, 1885-1985*, Santa Rosalía, B.C.S., s.e., 1986.

GONZÁLEZ Cruz, Edith, "La inversión francesa en la minería durante el Porfiriato: la Cía. El Boleo, Santa Rosalía, Baja California Sur", tesis de licenciatura, Universidad Veracruzana, 1985.

________, "La Compañía El Boleo: su impacto social, económico y político en la municipalidad de Mulegé (1885-1918)", tesis de maestría, UABCS, 1997.



________, "El comercio", en Dení Trejo Barajas (Coord. General), *Historia General de Baja California Sur. I. La Economía Regional,* México, Conacyt, SEP del Estado de Baja California Sur, UABCS, Plaza y Valdés Editores, 2002, pp.385-421.

________, *Motivaciones y actores de la Revolución Mexicana en Baja California Sur,* La Paz, B.C.S., Instituto Sudcaliforniano de Cultura, Archivo Histórico Pablo L. Martínez, 2012.

________, José Ignacio Rivas Hernández y Luis Arturo Torres Rojo, "Un acercamiento al proceso de urbanización en Baja California Sur durante la época porfiriana: el caso de San José del Cabo", en *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, núm.58 (jul-dic. 2013), pp.71-98.

GUTIÉRREZ Grageda, Blanca Estela, "Penélope en las finanzas o la batalla sin fin por las alcabalas. El caso queretano", en Lisette G. Rivera Reynaldos y Martín Pérez Acevedo (coords.), *Querétaro: interpretaciones de su historia: cinco ensayos*, Morelia, Michoacán, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 1998.

HERRERA Canales, Inés, *El comercio exterior de México, 1821-1875*, México, El Colegio de México, 1977.

________, "La circulación (comercio y transporte en México entre los años 1880 y 1910)", en Ciro Cardoso (coord.), *México en el siglo XIX (1821-1910), Historia económica y de la estructura social*, México, Nueva Imagen, 1980.

HUYCKE, Harold D., *To Santa Rosalia Further and Back*, Newport News, Va., Mariners Museum, 1970.

IVANOVA Boncheva, Antonina, Micheline Cariño Olvera y Osvaldo Ramírez Gómez, *Comercio y desarrollo sustentable en Sudcalifornia (siglos XIX y XX)*, La Paz, B.C.S., UABCS, SEP, CONACYT, 2002.

JANES, John F., *The Adventures of Stickeen in Lower California, 1874*, Los Angeles, Dawson's Book Shop, 1972.

Kirchner, John A., *Los ferrocarriles de Baja California Sur*, La Paz, Fonapas, 1982.

Krauze, Enrique, *Porfirio Díaz, místico de la autoridad*, México, fce, 1987.

Llinas Cervantes, Josefina, "Los servicios de salud en el Distrito Sur de la Baja California. La Paz y Santa Rosalía, 1890-1911", tesis de licenciatura, uabcs, 2005.

López Gallo, Manuel, *Economía y política en la historia de México*, México, El Caballito, 1965.

Martínez Assad, Carlos, "Historia regional. Un aporte a la nueva historiografía", en Horacio Crespo, *El historiador frente a la historia: corrientes historiográficas actuales*, México, unam, 1992.

Martínez, Pablo L., *Guía familiar de Baja California, 1700-1900*, México, Editorial Baja California, 1965.

Martínez Barreda, Alonso, "Los Redo: una familia empresarial posrrevolucionaria", en *Clío*, Revista de la Escuela de Historia, núm. 12, sept.-dic., Universidad Autónoma de Sinaloa, 1994, pp.105-114.

Martínez González, Julio César, "Formación histórica-espacial de las regiones económicas de Baja California Sur", tesis de licenciatura, uabcs, 2007.

Meade, Adalberto W., "Establecimiento del puerto de Ensenada, 1882", en Miguel Mathes (comp.), *Baja California. Textos de su historia*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988, vol.2, pp.84-93.

Murillo Moreno, Teresita de Jesús, "Las actividades económicas y desarrollo social de Sudcalifornia, a través de la grafía y estadística básica, a finales del siglo xix y principios del xx", Memoria de servicio social, licenciatura en economía, uabcs, 2008.

NAVA Oteo, Guadalupe, "La minería", en Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México. Porfiriato. Vida económica*, Tomo I, México, Hermes, 1965.

NELSON, Edward W., "Lower California and its Natural Resources", en *Memoirs of the National Academy of Sciences*, vol. XVI, Washington, Government Printing Office, 1922.

NORTH, Arthur W., *Camp and Camino in Lower California*, New York, The Baker & Taylor Company, 1910.

ORTIZ Manzo, Cristina *La formación del mercado en Baja California Sur hasta la Revolución Mexicana*, La Paz, B.C.S., Gobierno del Estado de Baja California Sur, Instituto de Cultura Sudcaliforniano, Archivo Histórico Pablo L. Martínez, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2011.

PIÑEDA Bañuelos, Gilberto, Julio César Martínez González, Teresita de Jesús Murillo Moreno, Elisa Páez Rosas, Alma Castro Rivera, Flor Barreto Cosío, Alinne Zamora Ulloa, Tito Fernando Piñeda Verdugo, Rocío Rochín Cota, *Notas para una historia urbana de la ciudad de La Paz*, La Paz, B.C.S., Gobierno del Estado de Baja California Sur, Instituto Sudcaliforniano de Cultura, UABCS, 2010.

PRECIADO Llamas, Juan, *En la periferia del régimen: Baja California Sur durante la administración porfiriana*, La Paz, B.C.S., UABCS, Gobierno del Estado de Baja California Sur, Instituto Sudcaliforniano de Cultura, SEP, 2005.

REYES Silva, Leonardo, *Historia del Municipio de La Paz*, La Paz, B.C.S., H. XII Ayuntamiento de La Paz, 2006.

RIVAS Hernández, Ignacio, "El Progreso Mining Company, su impacto social en El Triunfo, Baja California, 1878-1905", en Juan Preciado y María Eugenia Altable (Eds.), *Sociedad y Gobierno en el sur de la Baja California. Cinco aproximaciones históricas,* La Paz, B.C.S., UABCS, 1991, pp.105-131.

________, "El resurgimiento de la minería en El Triunfo y San Antonio, 1857-1876", en *Revista de Investigación CSH*, núms.2-3, La Paz, UABCS, 1995.

ROMÁN Alarcón, Arturo R., "El comercio en Sinaloa en el siglo XIX", tesis de maestría, Universidad Autónoma de Sinaloa, 1994.

ROMERO Gil, Juan Manuel, *El Boleo, Santa Rosalía, Baja California Sur: un pueblo que se negó a morir, 1885-1954*, Hermosillo, Sonora, Editorial Unísono, 1991.

ROSAS Osuna, Carlos V, "Las barcas alemanas en Santa Rosalía, B.C.S.", en Roberto Gastélum Arce, *Centenario de Santa Rosalía, 1885-1985*, Santa Rosalía, B.C.S., s.e., 1986.

ROSENZWEIG, Fernando, "El comercio exterior", en Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México*, México, Hermes, 1965.

________, "El desarrollo económico de México de 1877 a 1911", en Francisco Casanova Álvarez, *México, economía, sociedad y política*: *antología*, México, UNAM, 1985.

SALGADO, José Eusebio y Antonio Rosete Murguía, *La bahía histórica de California*, México, Diana, 1976.

SOUTHWORTH, J.R., *Baja California ilustrada*, La Paz, Gobierno del Estado de Baja California Sur, 1989.

TARDIFF, Guillermo, *Historia general del comercio exterior mexicano*, 3 vols., México, Gráfica Panamericana, 1968-1970.

TERRAZAS Cedillo, Angélica Julieta, "Los impactos en la economía sudcaliforniana propiciados por las relaciones con el sector externo: una perspectiva histórica", tesis de maestría, UABCS, 2009.

TREJO Barajas, Dení, *Espacio y economía en la península de California, 1785-1860*, tesis de doctorado, UNAM, 1997.

________, y Marco A. Landavazo Arias, *Población y grupos de poder en la península de Baja California*, La Paz, B.C.S., UABCS, 1994.

VALADÉS Adrián, *Temas históricos de la Baja California*, México, Editorial JUS, 1963.

VÁZQUEZ Rosales, Luz Vanessa, "Cambios económicos en la región de Los Cabos a partir de una economía mercantil en las primeras décadas del siglo XX hasta llegar a una economía turística", tesis de maestría, UABCS, 2012.

VERNON, Edward W., *A Maritime History of Baja California*, Santa Barbara, Calif., Viejo Press, 2009.

VIVANCO y Villegas, Aurelio de, *Baja California al día: distritos norte y sur de la península*, Los Angeles, Wolfer Printing Co., 1924.

Comercio marítimo en los puertos de La Paz y Santa Rosalía, Distrito Sur de la Baja California, 1880-1910 se terminó de imprimir el 8 de noviembre de 2013. Diseño tipográfico, corrección y edición estuvo a cargo de Formas e Imágenes, S.A. de C.V., Av. Universidad 1953, edif. 2, Loc. E, Coyoacán, México, D.F.

En su composición se utilizaron las tipografías Galliard de 11 pts y Frutiger de 18 pts. La impresión de interiores se realizó sobre papel Cultural de 90 gr. La impresión de forros sobre cartulina Couché de 300 gr. El tiraje consta de 500 ejemplares.